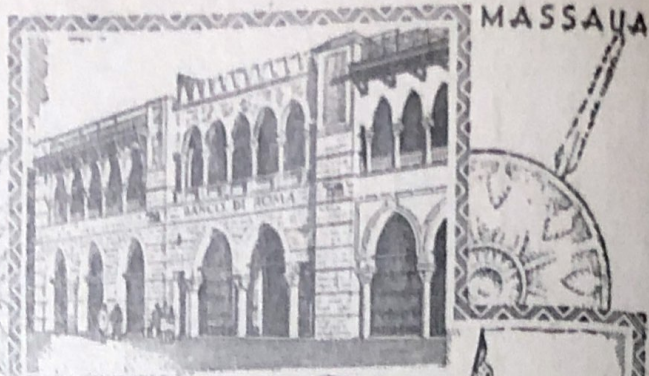
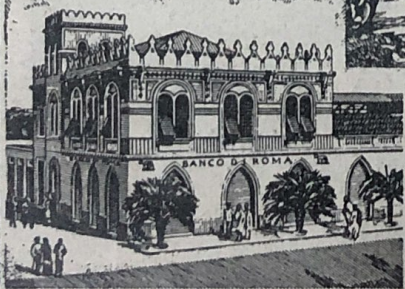
LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ANNO XLIII - NUMERO 7 LUGLIO 1937 - XV E. F.

POPULIT
MATERIALE LEGGERO
PER EDILIZIA
IL MIGLIORE AGGLOMERATO
PER EDILIZIA
Materiale da costruzione leggero,
isolante termico ed acustico, inin-
fiammabile; imputrescibile; di facile
pratica ed economica applicazione.
RISPONDE A QUALSIASI ESIGENZA
COSTRUTTIVA
S.A.F.F.A.
SOC AN FINANZIARIA
FIAMMIFERI ED AFFINI
CAPITALE VERSATO
L 100000000
MILANO
VIA MOSCOVA. 18
LISTINI — REFERENZE — PREVENTIVI

CROCIERE 1937
D'ESTATE

MASSAUA
BANCO DI ROMA
BANCO DI ROMA
ASSAB
ASMARA
LE FILIALI
DEL BANCO
DI ROMA NELL'
IMPERO ETIOPICO
BANCO DI ROMA
DESSIÈ
ADDIS ABEBA
HARAR
BANCO DI ROMA
MOGADISCIO
ALTRE FILIALI
NELL' IMPERO
DEMBI DOLLO
GIMMA · GONDAR
GORE · LECHEMTI

ANNO XLIII
1937 - XV

LE VIE D'ITALIA

Numero 7
LUGLIO

SOMMARIO

In copertina: Il Castello di Brolio in Chianti (da un dipinto del pittore Domenico Baranelli).

ABBONAMENTO A "LE VIE D'ITALIA" PER IL 1937
Italia e Colonie L. 20,50 (Estero L. 40,50)
Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

TOURING CLUB ITALIANO – CORSO ITALIA, 10 – MILANO

SICUREZZA
M. DUSE
PIRELLI
"Stella Bianca"

TURISMO

REALIZZAZIONI E PROBLEMI DEL TURISMO IN UN DISCORSO DEL PRESIDENTE DEL TOURING AL SENATO

Discutendosi in Senato il bilancio del Ministero per la Stampa e la Propaganda (trasformato poi in Ministero della Cultura Popolare), il nostro Presidente Sen. Carlo Bonardi ha pronunziato un chiaro ed efficace discorso, esaminando in ogni suo aspetto il vasto multiforme problema del turismo italiano. Di tale importante discorso diamo qui il testo stenografico.

« Onorevoli Camerati, la relazione dell'illustre Senatore D'Amelio esimerebbe dall'intrattenervi sul bilancio, perchè offre completa ed efficace visione dei problemi, delle necessità, delle difficoltà inerenti alla missione affidata al Ministero per la Stampa e Propaganda. Essa infonde e rafforza in noi il sentimento della utilità della istituzione e la certezza degli ottimi risultati che essa può conseguire, affidata alla sapiente energia e alla fede certa di S. E. Alfieri.

Il Ministero ha l'altissimo compito di difendere dinanzi al mondo il prestigio, le speranze, l'orgoglio del nostro Paese. Compito che interessa, commuove ed esalta ognuno di noi, perchè esplica la funzione di avvicinarci al popolo, realizzando la vera sana mèta del Fascismo, e cioè: con vari molteplici mezzi e attività penetrare nell'anima popolare e rendere sempre più profonda nel cuore degli Italiani, finalmente risvegliati, la passione e l'orgoglio di servire disciplinatamente il destino di questa nostra Patria che, irresistibilmente, marcia verso il futuro.

Vorrei intrattenervi sulla parte dell'attività del Ministero per la Stampa e la Propaganda più vicina alla mia passione e ad un mandato che mi è caro.

È ormai lontano il tempo in cui il turismo sembrava un'originalità di pochi: oggi, riconosciuta e organizzata saldamente questa attività del nostro Paese, si può guardare al passato, constatare la lieta realtà del presente e propiziare le speranze dell'immancabile avvenire.

Il turismo è stato a lungo abbandonato alla istintiva personale attività di quanti, amando il Paese, pensavano si potesse ricavare un onesto vantaggio anche nazionale dalla bellezza della nostra terra e dalle glorie della sua luminosa storia. Era come una ricca miniera poco conosciuta, empiricamente, disorganicamente sfruttata da pochi fiduciosi con una grande dispersione di forze, mal nota e trascurata da coloro i quali avrebbero dovuto sentirne le realtà e le possibilità. Vanto del Fascismo è pure quello di aver compreso questa risorsa certa, non soltanto materiale, bensì anche morale e politica. Così dal primo tentativo di un'organizzazione nazionale della funzione turistica, con la istituzione dell'Ente nazionale per le industrie turistiche, avvenuta nel 1919, vediamo un impulso decisivo dato con la creazione del Commissariato del Turismo del 1931 e in fine nel 1934 con la Direzione generale per il Turismo presso il Ministero per la Stampa e la Propaganda, affidata alla giovanile energia dell'Onorevole Bonomi. In tal guisa il turismo italiano ha raggiunto il suo assetto ufficiale statale, indispensabile per conseguire quanto auspicavano i nostri sentimenti e l'amore per la nostra terra.

Infatti, è chiara la molteplicità dei problemi, dei rapporti e delle risoluzioni che il Ministero per la Stampa e la Propaganda deve affrontare per lo sviluppo del turismo nazionale e la difesa dei suoi interessi.

Sono infinite e talvolta inattese relazioni e ripercussioni, le quali riguardano da vicino tutti quanti i Ministeri, tutte le varie amministrazioni nella complessità della vita moderna, che vanno sagacemente vigilate per le rapide vicende e necessità interne, per le alternative economiche e le minacce della concorrenza straniera. Oggi ormai sentiamo nei fatti affermarsi sempre più la utile e bella funzione del turismo fascista, ne scorgiamo la finalità sociale, allorquando la massa dei lavoratori modesti, del popolo, percorre agevolmente il nostro Paese e comincia finalmente ad avere la solida consapevolezza della dignità di essere italiana, a comprendere ed amare la varia bellezza della nostra terra, le glorie della sua storia, avvicinando sempre più il proprio animo alla religione della Patria, luce della nostra vita, pronta così a viverne i sacrifici ardui e le fervide speranze, cementando così la infrangibile unità nazionale del popolo italiano.

Nel campo economico si delinea una corrente di affari sempre maggiore connessa col progresso turistico.

Al fine politico la nuova organizzazione ci consente di chiamare in Italia gli stranieri, con la certezza che essi possano vedere come il fiorire di questa vecchia Nazione sia una cosa reale e feconda, e non solo fantasia di poeti rampollata da tradizioni antiche per quanto belle.

La sopportazione protettiva che gli stranieri un giorno elargivano all'Italia, purchè rimanesse sempre in posizione di inferiorità, oggi, grazie al cielo, comincia a diventare, pur suscitando gelosie, rimpianti e contrasti, la coscienza che gli Italiani sono diventati politicamente maggiorenni!

Tutto ciò andiamo conquistando e costituisce la vittoria del turismo italiano, la benemerenza del vostro predecessore e vostra, Onorevole Alfieri!

Nel periodo delle sanzioni, organizzate dall'astio contro l'Italia ferma impavida e sola, noi abbiamo potuto portare qui gli stranieri in sempre più numerose schiere. Così alle calunnie, alle menzogne d'oltr'alpe e d'oltre Manica abbiamo contrapposto la riscossa invincibile e insuperabile della verità, veduta da stranieri, sanzionisti o non sanzionisti, i quali usciti dai confini d'Italia dovevano, stupiti ed invidi, vinti dalla constatata nobiltà civile, riconoscere come l'Italia abbia aggiunto con la propria virtù allo storico patrimonio delle bellezze naturali, artistiche, storiche, la maggiore bellezza per un popolo, quella dell'ordine, della fermezza concorde, espressa dalla realtà di un Paese pulsante, fidente, laborioso nelle opere di pace, mentre combatte e vince coi propri mezzi una guerra imperiale.

Se così è, dobbiamo considerare soddisfatti l'organizzazione conferita al turismo italiano, sia all'interno come all'estero.

Sono molte le difficoltà incontrate dagli Enti Provinciali per il Turismo, ma grandi anche le loro possibilità di sviluppo: essi hanno avuto faticosi inizî, specialmente per la deficienza dei mezzi; ma già si forma e opera l'indispensabile disciplina provinciale, coordinando ini-

ziative e sforzi, ed è stata possibile una realizzazione modesta, ma essenziale: lo schedario delle località di bellezza turistica, di soggiorno, di cura, la cui mancanza ostacolava un'esatta comprensione delle misure da adottare.

La distinzione tra le Aziende autonome più importanti e le modeste *pro loco* ha chiarito molto opportunamente il diverso valore turistico delle zone. E io son certo che l'Onorevole Ministro vorrà accogliere una mia preghiera, del resto, già in atto: che le iniziative spontanee, specie se concretate in organismi di fede operosa provata dalle opere che onorarono sempre il nostro Paese, nel cui amore raccolgono schiere di cittadini, vengano apprezzate per il loro apporto disinteressato e disciplinato al progresso turistico e per la utile, opportuna cooperazione fedele alla organizzazione ufficiale.

L'opera svolta nel campo internazionale turistico dal Ministero è tale da inorgoglirci: essa, ricordiamolo, si è svolta e tuttora si svolge tra difficoltà che ciascuno di noi conosce o può immaginare. Queste sono rappresentate dalla concorrenza di posizioni turistiche ormai celebri e dalla acrimonia, dall'astio coi quali si tenta attraversare ogni nostra iniziativa. Tentativi inani, per la vigile difesa che, malgrado tutto, ha raggiunto interamente i suoi scopi.

Quando si pensa allo sforzo compiuto nei vari Paesi del mondo dai nostri uffici Enit e Cit col diffondere pubblicazioni di ogni genere dense di notizie e informazioni precise illustranti il soggiorno del nostro Paese; quando si considera che nel 1933 il 78 per cento del disavanzo della nostra bilancia commerciale è stato coperto dagli introiti turistici (non ho dati più recenti, ma certo non abbiamo abbandonato la linea ascensionale allora appena affermatasi); quando si rifletta alle geniali soluzioni adottate per ovviare alle difficoltà valutarie ed economiche (buoni di albergo, buoni benzina, assegni turistici, lira turistica, lettere di credito) ed è dimostrato che l'Italia è il paese d'Europa dal turismo più a buon mercato, ed uno dei pochi nei quali lo straniero sa quanto spenderà; non possiamo non essere fieri e grati.

Taluni vogliono attribuire il successo all'allineamento della lira ed alla poco felice situazione politica di alcuni Paesi largamente turistici, come la Spagna ed anche la Francia, i quali ormai non sono più terre dal soggiorno comodo e sereno; ma io ritengo tali discussioni vane di fronte alla realtà. Soprattutto penso che quanto conta è il fatto di aver saputo portare gli stranieri nel nostro Paese in numero sempre maggiore, aver formato la corrente, averli, col buon trattamento ospitale, avvinti, così che non desiderano se non ritornarvi! In tal modo la bellezza diventa potenza, e da quanto è attrattiva estetica possiamo trarre un vantaggio economico, morale e politico.

E la cura è costante: in questi giorni esaminiamo il provvedimento concernente gli edifici nei valichi alpini di frontiera: sono il primo saluto ospitale d'Italia e debbono essere dignitosi, comodi, accoglienti dal punto di vista estetico e da quello dei servizi.

Troppo deplorevole è il fatto di vedere nella zona di confine, sparsi a varie incomode distanze in edifici inadatti, i vari uffici di polizia, di dogana, di turismo!

Il problema finalmente può considerarsi risolto, cosicchè noi avremo, spero, nei nuovi edifici costruiti vicino al confine, concentrati in unico fabbricato, tutti i servizi che riguardano il transito.

E confido verrà tenuta presente la necessità di provvedere in tal guisa anche pel confine francese di Grimaldi. Veramente la località potrebbe dirsi non alpina, in quanto si trova in riva al mare, ma è una propaggine delle Alpi Marittime e consente un'interpretazione intelligente della formula adottata nel progetto. Lo stesso dovrà farsi pel transito con la Svizzera a Gandria, sulla nuova strada che mette in comunicazione Lugano col lago di Como.

Altro provvedimento importante è quello che riguarda la disciplina delle guide e degli interpreti. Finalmente avremo una garanzia anche in questa materia e si toglieranno di mezzo molti «ciceroni», afflizione dei turisti! Noi non dobbiamo pretendere guide e interpreti laureati, ma almeno elementi i quali abbiano conoscenza reale, per quanto modesta, della storia e dell'arte più che della leggenda, nella quale si rifugia la loro ignoranza, e siano a posto per quanto concerne l'educazione!

A mio avviso oggi il problema fondamentale del turismo in Italia è quello degli alberghi, il problema recettizio, pel quale la Direzione generale sta già svolgendo azione opportuna colla Federazione Nazionale Fascista Alberghi e Turismo.

Finalmente è sistemata la vecchia questione dei prezzi: ricordo sempre la fiera campagna condotta da Luigi Vittorio Bertarelli, fondatore e anima tuttora operante, con lo spirito immortale, del Touring Club Italiano, nella rubrica «i conti che sembran cari» con la quale la Rivista pubblicava i conti e riferiva gli abusi degli alberghi! Egli suscitò proteste, contrasti, cui resistette imperterrito per ottenere quella giustizia per i viaggiatori, e quell'onestà degli albergatori che solo il controllo statale può dare.

Oggi finalmente la disciplina dei prezzi e la classifica degli alberghi sono un fatto compiuto, difeso, quando occorre, da salutari provvedimenti punitivi. E abbiamo la utile, fondamentale pubblicazione dell'Annuario ufficiale che li raccoglie. A questo riguardo vorrei osservare che la edizione in 11 volumetti potrà essere agevole per gli uffici, ma non pel viaggiatore, al quale certo si offrirà una edizione tascabile e modesta, come quella Svizzera e di altri Paesi, di modo che il forestiero con un opuscolo sia in grado di percorrere tutta quanta l'Italia, sapere dove alloggiare, come sarà trattato e soprattutto quanto dovrà spendere.

La questione alberghiera si identifica però col problema degli edifici in cui trovansi gli alberghi.

Or è esattamente un anno mi sono permesso di intrattenere il Senato al riguardo e oggi con gioia devo constatare che la mia aspirazione è stata superata di gran lunga col noto provvedimento del miliardo destinato alle costruzioni alberghiere. Io saluto questo provvedimento come provvidenziale dimostrazione di una consapevolezza vera della realtà del problema turistico italiano. Noi abbiamo fatto magnifiche strade, abbiamo risolto i problemi della bonifica, quelli delle case; ma del pari occorre provvedere alla casa del viandante in un Paese magnifico come il nostro. Di fronte alle possibilità del finanziamento passano in seconda linea le misure intermedie per il vincolo degli edifici e un pochino anche il credito alberghiero, che però, giova ricordarlo, hanno dato ottimi frutti. Oggi è possibile guardare nella realtà la situazione alberghiera in Italia e risolverla! Noi non abbiamo una statistica, ed è un peccato, ma è certo che la maggior parte dei nostri alberghi si trova in case di affitto, in costruzioni che risalgono a venti, trenta o quaranta anni or sono, nelle quali i nostri albergatori, gente intelligente e industriosa, per le difficoltà anche del momento e del contratto locatizio non possono fare adattamenti radicali, sempre costosi e imperfetti. Noi oggi abbiamo le case di abitazione in grande progresso secondo le esigenze moderne ed un gran numero di alberghi irreparabilmente vecchi e sorpassati.

Necessitano costruzioni nuove secondo le esigenze del turismo, della vita attuale dei traffici e degli affari, di fronte alla constatata maggiore mobilità della popolazione.

Ciò è ormai possibile ed è ad augurarsi si faccia con criteri di praticità e saggezza economica.

Credo un errore il sistema, che par si vagheggi, di creare alberghi economici dalle mille camere, dai co-

lossali impianti, che sono di gestione costosa, difficile e per lo più passivi. Ciò potrà riuscire al più in grandi città, ma non certo per gli alberghi delle città minori che sono i più necessari.

In provincia, troppe volte, costruendo un albergo nuovo, si ebbe l'ambizione di costruire edifici con un centinaio di camere, dove ne basterebbero una ventina, ma ben attrezzate! Qui occorrono piccoli alberghi ben condotti e rispondenti alle vere possibilità turistiche del luogo. Questi sono una fortuna, un incitamento al movimento turistico. Essi nel trattamento devono rifuggire dalla standardizzazione che rende monotoni i grandi alberghi. Un albergo di provincia può essere condotto familiarmente, quasi patriarcalmente e ciò dà ottimi risultati; deve conservare un po' la cucina, le caratteristiche locali, mantenere al viaggiatore turista una atmosfera, un ambiente simpatico, confidenziale, rendendogli piacevole il soggiorno.

Se non mi inganno, il finanziamento delle costruzioni alberghiere comprende — e se non fosse prego il Ministro di preoccuparsene — anche la sistemazione dei rifugi alpini. Noi abbiamo la fortuna di una istituzione come il Club Alpino Italiano, che ha disseminato con sacrifici incalcolabili, frutto di generosità di singoli appassionati, rifugi alpini la cui manutenzione è costosissima, poichè si trovano in località impervie della montagna dove ogni invernata impone spese di manutenzione ingenti. La appartenenza dei rifugi al Club Alpino vuol dire che essi sono praticamente del Paese, che sono condotti senza fine di lucro e corrispondono all'altissima funzione dell'alpinismo per l'educazione fisica e spirituale della gioventù italiana. Anche nel campo di queste costruzioni vi è un progresso grandissimo e non ci dobbiamo lasciar superare, dato che siamo in grado di offrire agli appassionati della montagna, sulle nostre Alpi, località assai migliori di quelle delle montagne straniere, oggetto di troppo zelanti pellegrinaggi per lo snobismo di certi alpinisti e sportivi!

Con modesti aiuti possiamo valorizzare magnifiche nostre zone alpine neglette nelle quali, come per il glorioso Adamello, continuano vivi i ricordi degli eroismi bellici, nella bellezza delle competizioni sportive.

Ancora una preghiera vorrei rivolgere a S. E. il Ministro che, sono certo, la apprezzerà benevolmente. Risolviamo una buona volta la situazione alberghiera nel Mezzogiorno d'Italia!

Nella nostra splendida Colonia libica, valorizzata turisticamente per merito di tutti i governatori e specialmente per l'impulso di Italo Balbo, abbiamo una rete di ottimi alberghi sufficiente e corrispondente in modo pieno a tutto quanto si può desiderare. Rodi del pari è all'altezza delle necessità. Per l'Etiopia si è già provveduto e già si sta dotando la regione di alberghi. Qui, a Littoria, a Sabaudia abbiamo visto sorgere i piccoli, modesti alberghi provinciali, che sono dei veri gioielli.

Il rilievo che faccio io è questo: come accadde che, mentre qui abbiamo saputo brillantemente provvedere, nel Mezzogiorno, fra tante opere grandiose, non siamo ancora riusciti a creare un'organizzazione alberghiera all'altezza dei tempi e delle necessità!

Secondo me, la cagione sta in ciò: nelle Colonie ha agito un unico comando con piena, completa responsabilità, la quale ha permesso di affrontare e risolvere le necessità alberghiere. Qui nelle Paludi Pontine il compito di bonificare la palude e darle la vita, per forza del comando unico, ha trovato la possibilità di dare l'albergo come un accessorio indispensabile. Nell'Italia Meridionale abbiamo compiuto numerose, bellissime opere, ma staccate una dall'altra, con una responsabilità frazionata, e così si spiega e comprende come in tutta la grandiosa attività di cui si è data prova non è saltato fuori l'alberghetto necessario, perchè quanto si è fatto potesse essere veduto, apprezzato, vissuto!

Il Touring Club, che ha sempre curato il Mezzogiorno, da tempo se ne occupa, e aveva lanciato la proposta delle camere di ospitalità, e cioè della istituzione nei centri minori di due, tre o quattro camere modernamente attrezzate che potessero ospitare i turisti. Ma la iniziativa non ha avuto seguiti locali e ormai è superata. Oggi, Eccellenza, voi avete i mezzi per dare alle cittadine del Mezzogiorno e delle isole l'albergo necessario, indispensabile, se vogliamo che quelle regioni, magnifiche per bellezze naturali, gloriose per la loro luminosa storia, simpatiche per la fraternità sempre più viva e più calorosa che ad esse ci unisce, non rimangano chiuse al movimento turistico e alla conoscenza degli altri Italiani!

Ed un'altra parola ancora per quanto riguarda i quadri della industria alberghiera. Il mondo cammina e ormai l'albergatore sorto dalle funzioni di cameriere e di cuoco d'albergo diventa sempre più raro, perchè per fare l'albergatore necessitano molte conoscenze che con la pratica si imparano sempre meno. Avevamo un grandissimo apporto alla preparazione dei dirigenti d'albergo nell'emigrazione. Infatti i camerieri italiani erano preziosi nel mondo e quando avevano guadagnato un po' di quattrini, ritornavano in Italia, creavano un loro albergo, lo organizzavano con la gioia e la soddisfazione di vedere i frutti del loro sacrificio e della loro nostalgia fiorire in Patria. Oggi questo non è più possibile, l'emigrazione è chiusa e noi dobbiamo, indipendentemente da questo fenomeno cessato, dare il modo di formarsi ai dirigenti, ai camerieri, ai cuochi, affinchè conoscano il loro mestiere: insegnar loro le lingue, come si amministra un albergo, come lo si organizza, tutto il complesso della cosidetta arte alberghiera. Ed allora, cosa si deve fare? Allora è evidente e necessario che le scuole professionali degli albergatori, inquadrate nell'insegnamento professionale, che finalmente in Italia ha potuto conseguire un suo assetto, speriamo stabile, siano sviluppate in brevissimo tempo. Tanto è sentita questa necessità, che il « Manuale dell'industria alberghiera » edito dal Touring Club Italiano, il quale ne prepara la ristampa aggiornata, è andato a ruba e l'edizione è esaurita. La ricerca di esso viene dalle persone modeste occupate negli alberghi, che sentono la necessità di mettersi al corrente e di conoscere gli elementi fondamentali della loro arte!

Oggi, io spero, il problema verrà risolto, e pregherei lo fosse con un concetto di relatività alle esigenze dell'industria alberghiera ed alle caratteristiche delle varie regioni. Sarei contrario alla istituzione di una grandissima unica scuola alberghiera a Roma. Vagheggerei l'istituzione di più scuole, non troppe, ma corrispondenti ad ogni grande zona d'Italia, a seconda del costume, delle caratteristiche naturali, delle tradizioni e del grado di progresso alberghiero. In questo modo realizzeremo rapidamente la attrezzatura, impedendo quella standardizzazione alberghiera la quale appiattisce l'avvincente varietà che è forza viva dell'attività turistica.

Recentemente, allorquando l'Istituto di Ricostruzione Industriale ha recato a S. E. il Capo del Governo le risultanze della sua attività, tra gli ordini avuti dal Duce, che vede e conosce i problemi, vi è stato quello di destinare il 10 per cento degli utili alla preparazione dei giovani per le funzioni direttive nel campo industriale. Io auspico si segua tale esempio nell'impiego della somma destinata alla creazione degli alberghi; si colga l'occasione per istituire e dotare il Paese di un assetto di scuole alberghiere le quali continuino e sviluppino quelle create dal Touring nel 1914 e dall'Enit nel 1922.

Così, Onorevoli Colleghi, confido vorrete perdonare se vi ho tediato: penso che, dopo tutto noi, parlando di turismo, abbiamo il diritto quest'anno di esaltare una grande realizzazione originale, storica: la Litoranea libica, la quale vuol dire che l'Italia, prima tra le Nazioni

della sponda meridionale mediterranea, in tempo di sanzioni, ha saputo costruire l'arteria per tutta la sua colonia, mentre gli altri, pur più ricchi e possenti, gelosi e dubitosi, stanno ancora discutendo se è il caso di allacciarvi le loro finitime colonie. È la lotta contro i molini a vento che ha avuto sempre una sorte certa: la sconfitta! La Litoranea è, malgrado tutto, percorsa, ammirata da masse sempre crescenti: essa vive e meritò davvero di essere consacrata e lodata dal Duce come simbolica espressione dell'Italia Fascista! Nei suoi 2000 chilometri, dei quali 800 lungo la Sirte desolata, essa consente il transito a qualunque mezzo di trasporto, il che dal punto di vista politico, militare e civile apre sempre maggiori possibilità! È veramente un modello di strada, anche turistica, asfaltata, con magnifiche case cantoniere, con segnalazioni: il tutto compiuto con prodigi di sacrificio e di orgoglioso amore dai lavoratori nostri consapevoli di compiere una degna grandiosa affermazione della nostra potenza!

Onorevoli Colleghi, ci prepariamo per l'esposizione di Roma del 1941. Certamente essa interpreterà il genio della nostra gente. Vorrei che per quell'occasione non solo Roma, ma tutta Italia fosse attrezzata e preparata per ospitare gli stranieri, perchè se l'esposizione è destinata ad offrire al mondo la prova delle nostre conquiste nel campo scientifico, come in ogni altro campo dello scibile umano, noi dobbiamo in essa sopra tutto mostrare che l'Italia ha conquistato se stessa: capolavoro civile e umano della volontà di un Genio e della fiera, consapevole disciplina di un popolo immortale»!

S. E. il Ministro Alfieri, chiudendo la discussione, ebbe a rilevare «il fervore» e «la competenza» con cui il Sen. Bonardi aveva messo «in luce gli aspetti culturali di questa imponente attività (il turismo), che a torto i più considerano di carattere esclusivamente economico e finanziario» aggiungendo che nelle sue parole aveva «trovato la indicazione delle precise finalità culturali a cui deve tendere il Ministero».

«Io non potrei — disse il Ministro alla fine della sua orazione — aggiungere nulla a quanto ha detto così bene il Sen. Bonardi, Presidente di quella grande e veramente benemerita istituzione che è il Touring. Egli ha il merito insigne di essersi dedicato allo studio e all'incremento del turismo in tempi non propizi a tal genere di propaganda e di attività, quando pareva somma saggezza affidarsi anche in questo alle circostanze ed al caso».

NAPOLI
città di soggiorno e di turismo.

Un importante studio sull'attrezzatura turistica della città di Napoli, considerata nel quadro dell'attività turistica nazionale, merita di essere segnalato, e di occupare un posto ragguardevole nella bibliografia turistica italiana (PAOLO CONCA - *Il turismo nella provincia di Napoli - Questioni meridionali* - Napoli, dicembre 1936-XV).

È pregio dell'opera avere applicato i metodi dell'indagine turistica generale allo studio del problema locale, e di aver raccolti, completandoli ed aggiornandoli col rigore e la genialità di un metodo a volta a volta intuitivo e analitico, i dati relativi al problema turistico nazionale, accanto ai quali gli indici del turismo locale acquistano un sicuro valore di confronto. Non v'è materia che più di quella turistica sfugga alla indagine e si presti a differenti interpretazioni soggettive; ma, quando tutto il

SULLE STRADE
D'ITALIA
RICHIEDETE
SOLO 'LITTORIA,
AGIP
AGIP
LITTORIA
L 22
IL SUPERCARBURANTE DI SICURO RENDIMENTO

turismo nazionale vien misurato con uno stesso metro, ne risultano dati comparativi di sicura interpretazione, ricchi di conseguenze e di significato. Perciò l'Autore premette e dichiara più volte, nel corso dell'opera, di andare alla ricerca di valori non assoluti, ma solo di relazione.

Il problema del turismo viene analizzato nei suoi quattro elementi costitutivi: attrezzatura alberghiera, affluenza turistica, valore economico del turismo, carattere, possibilità e necessità del turismo napoletano.

Base dell'indagine alberghiera sono i dati resi pubblici dall'Annuario « Gli Alberghi in Italia », da cui l'Autore desume elementi di valutazione dell'attrezzatura recettiva napoletana, in confronto di quella delle altre maggiori città. Napoli non risulta fra le meglio dotate, in fatto di alberghi: la città dispone di 1.770.890 giornate-letto all'anno, e nel 1934 ha registrato 1.263.918 giornate di permanenza effettiva, con un indice di utilizzazione del 71 %; mentre Roma presenta rispettivamente i seguenti dati: 4.795.370 – 2.016.879 – 42 %; Milano 3.128.780 – 1.517.278 – 49 %; Genova 1.752.365 – 1.458.781 – 83 %; Firenze 2.083.785 – 893.257 – 42 %; Venezia 3.377.345 – 2.830.438 – 84 %. Napoli risulta, in base a questi rilievi, una delle città meno dotate in fatto di alberghi, ma in compenso, una di quelle in cui la capacità alberghiera disponibile è più intensamente utilizzata. Che se poi si esamina la sufficienza alberghiera alla stregua del mese di maggiore affluenza, risultano i seguenti indici di utilizzazione: Napoli (maggio) 108 %, Roma (aprile) 75 %; Milano (settembre) 99 %; Genova (agosto) 120 %; Firenze (aprile) 73 %; Venezia (agosto) 216 %. L'utilizzazione superiore al 100 % della disponibilità recettiva, che sembra un assurdo, è spiegata dall'Autore « sia col sorgere di installazioni provvisorie, sia con lo sfruttamento integrale di quelle esistenti: per esempio, le camere a un letto si trasformano in camere a due, in quelle a due letti si consentono adattamenti di piccole famiglie, mentre le stesse camere del personale sono talvolta utilizzate per i viaggiatori ».

Ma il quadro dell'attrezzatura alberghiera napoletana non risulta completo dai dati riferiti, poichè « negli immediati dintorni di Roma, come di Milano, o di Venezia non esiste, o esiste solamente in parte minima, quel complesso di installazioni che si trovano invece nelle immediate vicinanze di Napoli e che si possono strettamente collegare col Capoluogo, sia come funzione urbanistica, sia come funzione turistica ». Nei comuni contermini di Capri, Casamicciola, Castellammare di Stabia, Ischia, Massalubrense, Sorrento, Pozzuoli esiste una attrezzatura alberghiera che risulta di 902.645 giornate-letto disponibili, contro cui stanno 609.898 giornate di presenza effettive, con un indice di utilizzazione annua del 67 %. Fondendo insieme ai dati proprî della Città i dati relativi a questa attrezzatura complementare, Napoli viene a porsi ad un livello di attrezzatura alberghiera superiore a quello di Firenze e di poco inferiore a quella di Milano, mentre per giornate di presenza effettuate supererebbe non solo Genova, ma anche Milano, collocandosi terza nel novero delle città d'Italia, dopo Venezia e Roma.

Da questi dati relativi all'attrezzatura alberghiera, confrontati con quelli relativi al traffico annuale degli stranieri e dei forestieri (nazionali) si desume che Napoli offre condizioni vantaggiose per un incremento dell'attrezzatura alberghiera, tanto per quantità, come per qualità. Napoli accoglieva difatti nel 1934 ben 117.687 stranieri, superata, fra le città d'Italia, solo da Venezia (385.953), da Roma (181.188), da Genova (135.054); e come traffico di forestieri, si poneva, con 248.542 arrivi, dopo Roma, Milano e Venezia, superando anche Genova.

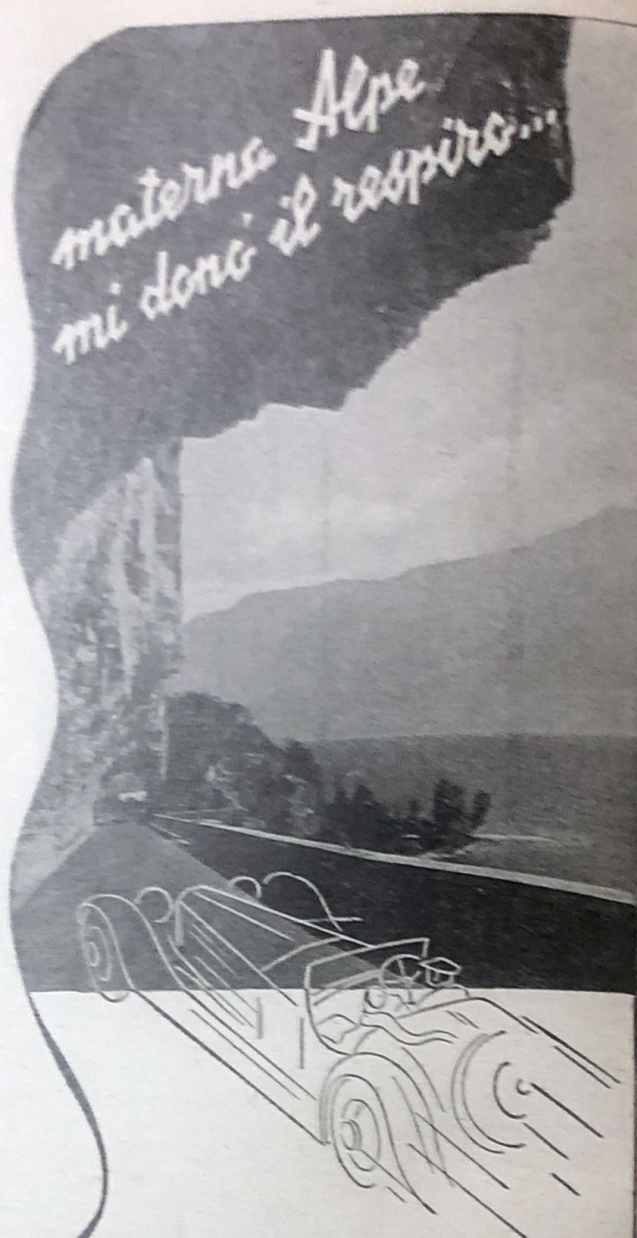
Ma gli arrivi non sono che un indice di possibilità, mentre il valore vero dell'unità turistica e quindi del

traffico turistico nel suo complesso è dato dalla durata della permanenza. Ora, come permanenza di stranieri e forestieri nazionali, Napoli ha una media di giorni 3,45, superando Roma, Milano e rimanendo inferiore solo a Genova e a Venezia; e ciò conferisce al traffico turistico napoletano un peso superiore a quello che risulterebbe dal numero degli arrivi. D'altra parte, l'utile economico del turismo, osserva a proposito l'Autore, è dato soprattutto dal prolungarsi della permanenza. Difatti, « fra due viaggiatori che si soffermino un giorno solo, e un solo viaggiatore che si soffermi due giorni, deve essere preferito quest'ultimo, che realizza a preferenza i beni del soggiorno, i quali sono valutati a prezzo economico, mentre i due viaggiatori usufruiscono prevalentemente del servizio di trasporto, che è valutato a prezzo politico ed ha un costo di produzione enormemente superiore a quello che si fa pagare ». I risultati economici, infatti, assegnerebbero a Napoli 87 milioni di spese fatte da stranieri e forestieri, quasi pari alla somma realizzata da Milano, che si calcola in 88 milioni; mentre Firenze figura negli accertamenti con 68 milioni. Superano questi livelli di beneficio economico Venezia con 213 milioni, Roma con 144, Genova con 100.

Da queste constatazioni scaturisce la necessità del turismo napoletano di provvedere anzitutto ad accrescere di numero e ad elevare qualitativamente gli alberghi e le pensioni, alcuni dei quali — riconosce lo stesso Autore — « costituiscono delle menomazioni al buon nome dell'intera categoria, quando non sono una offesa al decoro e all'igiene pubblica ». Perciò l'Autore invoca una revisione straordinaria di tutte le licenze di esercizio alberghiero e una salutare selezione. Poi esprime la necessità di un albergo di lieve costo e di semplice attrezzatura, che sia in grado di soddisfare alle modeste esigenze di tutta una categoria di viaggiatori delle vicine province e del contado, che costituiscono la clientela di locande più o meno infette, nelle quali, spesse volte, viene attratto lo straniero isolato. La creazione di questo grande albergo farebbe scomparire queste locande e pensioni che compromettono la fama dell'industria recettiva cittadina.

Al problema della attrezzatura recettiva segue il problema della valorizzazione delle attrattive turistiche. Dovrebbe aumentare la frequenza delle manifestazioni turistiche che valgono a vincere le esitazioni del pubblico e a indurlo a partire, per poter assistere ad una celebrazione, ad una festa, ad un convegno. Inoltre, si dovrebbe ottenere che le permanenze si protraessero. A questo scopo, potrebbe giovare la condizione di un minimo di permanenza imposto per la validità dei biglietti ferroviari a riduzioni speciali.

Ma, soprattutto, bisogna valorizzare Napoli come soggiorno invernale. Napoli segna il massimo dei giorni di permanenza media dei forestieri e stranieri nel mese di settembre, con giorni 4,69, mentre nei mesi invernali segna rispettivamente: novembre giorni 2, dicembre giorni 4,01, gennaio 3,75, febbraio 4,30. Invece, proprio durante i mesi invernali la città dovrebbe offrire il massimo di frequentazione turistica e di permanenza; e a tale scopo si impone la necessità di una intensa e avveduta propaganda. « Le sue mirabili giornate di sole, mentre tutta l'Europa è paralizzata dalla neve, devono essere fatte conoscere al mondo intero, assieme alla sua attrezzatura mondana e culturale, perchè si sappia che la sua stagione lirica, i suoi concerti, le sue manifestazioni sportive non lasceranno certamente il tempo agli ospiti graditi di sentirsi oppressi dalla noia, compagna inseparabile delle stazioni climatiche; perchè Napoli è soprattutto una metropoli, e l'unica del Mezzogiorno d'Italia ».

Se alle prospettive del turismo internazionale si aggiungono le risorse del traffico coloniale e specialmente

di quello per l'Impero, che nel porto di Napoli trova la sua base naturale e insostituibile, antivediamo lo sviluppo che l'industria del turismo potrà acquistare nei prossimi anni a Napoli, e quali necessità vi si potranno manifestare nel campo dell'attrezzatura alberghiera. Napoli troverà certamente in questa attività turistica e recettiva un compenso al minore sviluppo che in essa hanno avuto le industrie, a motivo della sua ubicazione geografica e delle minori risorse della vita economica regionale.

Riduzione della tariffa per il trasporto delle automobili attraverso lo stretto di Messina.

Un Decreto Ministeriale 9 marzo c. a. modifica la tariffa eccezionale relativa al trasporto di automobili attraverso lo stretto di Messina. Il prezzo di sola andata fra le stazioni di Messina Marittima e Villa S. Giovanni Marittima, ovvero di Messina Marittima e Reggio di Calabria Marittima è di L. 50 per vettura con interasse sino a m. 3 e di L. 56 per vettura con interasse di maggior misura. Anteriormente a questo Decreto, i prezzi rispettivi erano di L. 58 e L. 66.

Il Consiglio della « Società Alberghi A. O. ».

È stato costituito il Consiglio di Amministrazione della « Società Anonima Alberghi Africa Orientale », avente sede in Roma, il cui capitale iniziale, in azioni da L. 100 ciascuna, ammonta a 12 milioni di lire. Compongono il Consiglio: l'On. Barone Alberto Fassini (Presidente), il Gr. Uff. Michele Oro (Vice Presidente) e i Consiglieri On. Rag. Oreste Bonomi, Gr. Uff. Dott. Erasmo Caravale, Gr. Uff. Dott. Francesco Saverio Caroselli, Cav. Gr. Cr. Dott. Marcello Minale, On. Dott. Sergio Nannini, Conte Ignazio Thaon di Revel.

Dopo avere visitato i principali centri dell'Impero, il Presidente della Compagnia ha abbozzato un programma, secondo il quale dovranno essere costruiti in A. O. I., nel più breve termine possibile, 21 alberghi e altri 24 in un secondo tempo. Il capitale della Società dovrà essere portato a 100 milioni, e principale azionista sarà l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Il credito alberghiero nelle decisioni del Comitato dei Ministri per la difesa del risparmio.

Il Comitato dei Ministri per la difesa del risparmio e per l'esercizio del credito ha tenuto la sua nona seduta sotto la presidenza del Duce, con l'intervento delle LL. EE. Thaon di Revel, Rossoni e Lantini e del Governatore della Banca d'Italia. Circa la questione del Credito alberghiero, il Comitato ha deliberato di affidarne il funzionamento a Istituti di diritto pubblico, che abbiano proprie sezioni di Credito fondiario alle quali appoggiarlo, e che provvedano ai finanziamenti mediante l'emissione di speciali cartelle, assistite, oltre che da ipoteche sugli immobili, anche da uno speciale fondo di garanzia.

Le strade dell'Impero.

S. E. Cobolli Gigli, compiuto il suo viaggio d'ispezione ai lavori stradali dell'Impero, dopo circa due mesi impiegati a percorrere la rete stradale costruita, in corso di costruzione e da costruirsi, è tornato in Patria, lasciando agli esecutori disposizioni precise per il rapido compimento della vasta impresa.

Alla vigilia della sua partenza da Addis Abeba, il Ministro dei Lavori Pubblici ha voluto tracciare un completo quadro dei lavori stradali, in relazione a quanto è già stato fatto e a quanto resta ancora da fare. Egli ha

dichiarato di tornare in Italia soddisfatto per ciò che ha potuto constatare nei suoi sopraluoghi ai cantieri di lavoro dell'Azienda autonoma statale della Strada e del Genio militare. Dei 3500 km. affidati all'Azienda, il 30 giugno 1000 km. sono già terminati, 1300 massicciati e inghiaiati e 1200 in uno stadio di lavorazione tale, da esser certi che il 30 giugno 1938 saranno praticabili. Sulle due direttrici Asmara-Dessié-Addis Abeba (1100 km.) ed Asmara-Axum-Debarech-Gondar (580 km.) sarà assicurato il transito durante la prossima stagione delle piogge. Saranno compiute, inoltre, per allora, tutte le opere d'arte, sui corsi d'acqua, che, allagando i terreni circostanti, costituivano un notevole ostacolo durante la scorsa stagione pluviale. Saranno pure ultimati e resi transitabili la nuova pista Dessié-Sardò-Amal ed alcuni tratti delle strade occidentali per Gimma e Lekemti.

I risultati così acquisiti sono quelli stessi del programma prestabilito dal Duce; e così, anche questa battaglia, nella sua prima tappa fondamentale, può considerarsi vinta. Il Vicerè e tutte le autorità del Governo centrale e della periferia hanno collaborato a questa rapida realizzazione, e lo sforzo coordinato e armonico produrrà frutti che si potranno valutare prossimamente, quando Addis Abeba e Gondar saranno collegate coi porti dell'Impero.

Diminuzione dei turisti americani in Francia e in Inghilterra.

L'« Agenzia d'Italia e dell'Impero » segnala da New York che la persistente torbida situazione in Francia per i continui scioperi ed agitazioni, che vanno estendendosi anche in Inghilterra, ha avuto le prime sensibili ripercussioni sul movimento dei turisti nordamericani verso quei due Paesi. Il grande transatlantico « Normandie », il primo maggio, è partito da New York con 200 cabine di prima classe vuote, mentre circa metà soltanto della classe turistica era occupata. Il vapore « Aquitania » è partito con 100 passeggeri in meno, che avevano disdetto il passaggio. Anche i vapori tedeschi « Europa » e « Bremen » accusano un regresso di passeggeri e le compagnie di navigazione ricevono annullamenti di prenotazioni di posti.

Per contro, l'andamento attuale del movimento dei passeggeri sui nostri vapori conferma pienamente le dichiarazioni della Direzione Generale di New York della nostra Società di Navigazione « Italia » alla stampa americana, secondo la quale il 1937 sarà l'anno *record* pel trasporto turistico sulla linea italiana. Nel primo quadrimestre, i vapori italiani trasportarono circa 12 mila passeggeri, contro 4170 nello stesso periodo del 1936.

La litoranea dell'Istria.

È stato comunicato che il Ministero dei LL. PP. ha messo a disposizione un nuovo fondo di un milione e mezzo di lire per il completamento del tratto superiore della litoranea istriana. Con tale importante stanziamento, il Genio Civile potrà colmare l'ultima lacuna ancora rimasta nella costruzione del tronco Trieste-Portorose.

Dopo ciò non solo la stazione di cura di Portorose potrà disporre di una magnifica autostrada che la congiungerà con Trieste in meno di mezz'ora di automobile, ma un altro importante industrioso centro dell'Istria, la cittadina di Pirano, finora praticamente sprovvista di qualsiasi via di comunicazione terrestre con Trieste, vedrà finalmente risolta una sua ormai antica aspirazione.

VARIE

Architettura del Rinascimento in Napoli.

A noi, che non abbiamo soverchia simpatia per il frasario ora di moda nei libri di storia e di critica d'arte, ha prodotto un vivo piacere la lettura riposante del bel libro di Roberto Pane: *Architettura del Rinascimento in Napoli* (Napoli, Ed. Politecnica S. A., 1937-XV, L. 25). Lettura riposante non vuol dire vuota; chè, anzi, crediamo difficile trovare libri altrettanto sostanziosi ed utili. Sostanzioso come il pane casalingo; utile come pochi per il suo contributo positivo alla storia dell'arte. Esso consta di soli quattro capitoli: il primo, introduttivo, acuto e sagace; il secondo, d'argomento nuovo o almeno raro nei libri d'arte, passa in rassegna « Quello che si è perduto », cioè quello che il piccone, non sempre intelligente, ha distrutto di un patrimonio che faceva di Napoli una delle città più interessanti del Rinascimento italiano. Quale splendente ricchezza, che ora vive soltanto nella nostra memoria, il famoso Palazzo di Poggio Reale, ad esempio, o la chiesa di San Tommaso d'Aquino, demolita, strano a dirsi, appena due anni fa, senza che ne rimanga nemmeno il ricordo di un documento grafico!

Gli altri due capitoli trattano rispettivamente dell'Architettura civile e dell'Architettura religiosa e costituiscono una rassegna accurata della residua ricchezza edilizia del Rinascimento. Quante sagaci revisioni di giudizî, anche rispetto alle affermazioni dei maggiori critici! Completano l'opera dotte note, indici accurati e buone illustrazioni accompagnate da piante, da grafici e da particolari architettonici.

La strada litoranea della Libia.

Con questo titolo, a cura delle Officine Grafiche A. Mondadori (Verona), è uscito, in 150 pagine di grande formato e un notevole numero di tavole e di carte nel testo e fuori testo, un superbo volume rilegato (prezzo L. 150), che illustra partitamente ed esaurientemente la grande arteria stradale costruita lungo il litorale libico, riallacciando con 800 chilometri di nuova strada, in gran parte su tracciato desertico, i 920 chilometri di tronchi preesistenti per congiungere l'Egitto con la Tunisia, attraverso la nostra grande Colonia mediterranea.

Non si poteva in modo piú degno render conto di un'opera che farà epoca nella storia della civiltà. Quando i posteri vorranno ricordare l'audacia e la potenza realizzatrice del lavoro umano in questo secolo citeranno l'esempio di questa impresa, la cui prima idea, nata in germe in un convegno indetto dal Maresciallo Balbo ad Agheila il 14 febbraio 1934, tredici mesi più tardi era tradotta in perfetto piano esecutivo col R. Decreto 14 marzo 1935.

Due anni dopo, il 12 marzo 1937-XV dell'Era Fascista e primo della fondazione dell'Impero, l'opera in

ogni sua parte compiuta era inaugurata solennemente dal Duce, fra lo stupore del mondo.

Chi voglia conoscere le diverse fasi dell'impresa e i criteri tecnici a cui obbedì, ricordarne l'origine, seguirne l'attuazione tronco per tronco, sapere quanto costò, rivivere le fatiche della mano d'opera indigena e nazionale, farsi un'idea delle difficoltà superate per risolvere il problema dei viveri e dell'acqua, vedere all'opera la macchina ausiliatrice del lavoro umano, ammirare le case cantoniere e di ristoro che accompagnano l'interminabile via litoranea, e il grande Arco commemorativo della Sirtica, che durerà quanto e più dei romani ruderi di Leptis, scorra le pagine di questo volume e — si potrà dir col Poeta — *di sapere avrà sazio ogni desio.*

Storia d'Italia dalle origini ai nostri giorni.

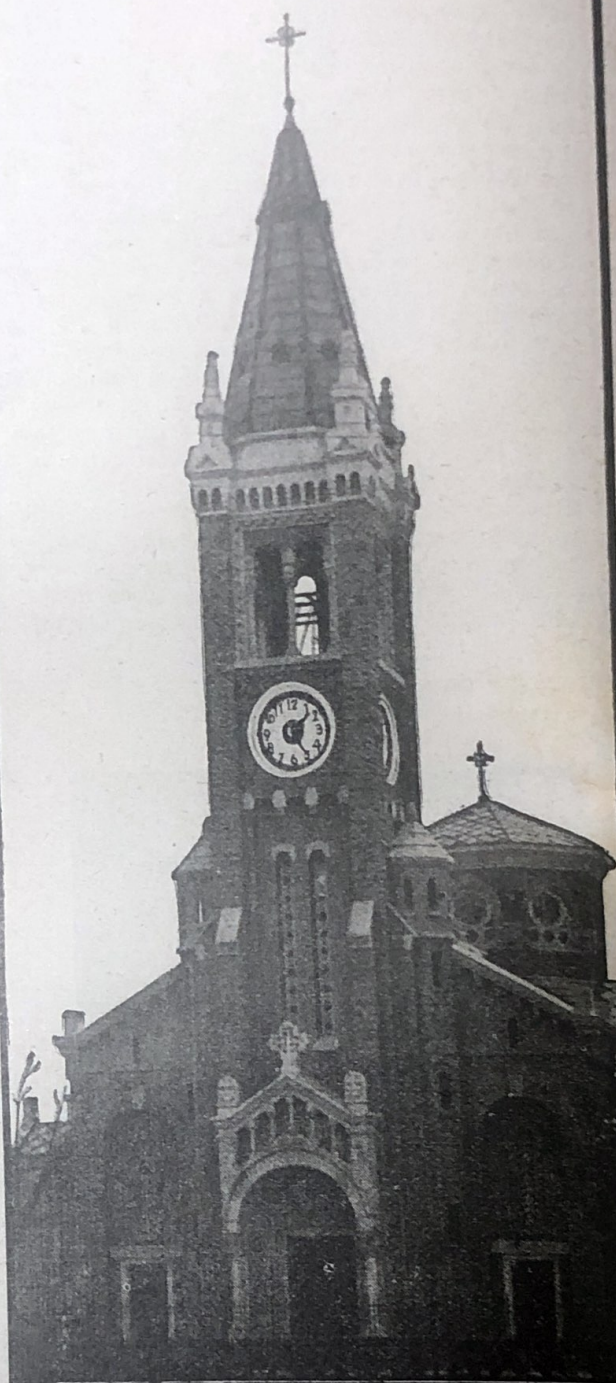
Non sembra, a vederlo, un libro che tutti possano leggere dalla prima all'ultima pagina, ma un libro di consultazione, anzi di frequente consultazione, come un dizionario o, meglio — e così ci piacerebbe definirlo — come un'Enciclopedia storica d'Italia. Invece... Ecco, sfogliamolo (ETTORE FABIETTI - *Storia d'Italia dalle origini ai nostri giorni*, Milano, S. A. Ed. Genio, 1937-XV, pagg. 692, con 84 tavole e 12 carte geografiche: L. 70) e leggiamo qua e colà, per formarcene un giudizio; e allora avviene un fatto non comune. Abbiamo aperto il libro in corrispondenza della trattazione di un periodo storico che conosciamo meglio o che ci appassiona di più, e ci stupiamo di vederlo trattato con inaspettata ampiezza. Ma non è questa una «sintesi» della storia d'Italia? Apriamo cento pagine più avanti o più indietro e troviamo dovunque una trattazione quasi sempre esauriente per la nostra curiosità. Allora sarà una rigida arida cronaca, poco più di certi sommarî... Orbene, neppure questo, perchè la trattazione è invece calda, colorita, efficace. Sarà ristretta alla sola storia civile: successione di imperatori, di re, di prìncipi, di pontefici; narrazioni di guerre, di lotte. Nemmeno questo, perchè si fa posto anche alla storia delle arti, della cultura, delle scoperte, delle invenzioni. Sarà limitata nel tempo. Ma no, perchè va dalla preistoria, alle strade imperiali che l'Italia sta tracciando nell'Africa Orientale.

Miracolo, dunque. Sì, la cosa può sembrare miracolosa ed è nuova nel campo della nostra cultura storica, nel senso che non vi sono parole vane, non considerazioni prolisse che attardano, ma la narrazione fila rapida, con un nesso, con una vigoria, con una passione che incatenano. Alcune cartine storiche e un certo numero di illustrazioni scelte con gusto completano l'opera.

Geologia dell'Italia Meridionale.

«Uno studio geologico e geografico dell'Italia Meridionale, dalle foci del Liri e del Biferno fino al Capo Spartivento, vale quasi come un indice della conoscenza fisica dell'Italia intera». Queste parole dell'introduzione, densissima di idee, precisano il carattere e l'importanza della recentissima opera di Giuseppe De Lorenzo: *Geologia dell'Italia Meridionale.* (Nuova edizione a cura di Geremia D'Erasmo. Napoli, Ed. Politecnica S. A., 1937-XV, L. 25).

Si tratta di un volume la cui materia non si presta ad un facile riassunto, pur essendo limpidamente esposta, e con metodo rigorosamente scientifico. Un'opera, dunque, di schietta divulgazione per lettori di qualche cultura. Dove il carattere strettamente informativo della materia lascia adito alla sintesi, la bella prosa del De Lorenzo assume una vigorosa efficacia e si apre in larga visione d'insieme, specialmente nei capitoli conclusivi.

Eccellenti le 143 illustrazioni, molte delle quali dovute all'Autore stesso e tutte documentarie nel senso più assoluto dell'espressione, ad efficace integrazione del testo.

AUTOMOBILISMO

LA NUOVA "BALILLA" 1100

(Caratteri, dati tecnici, impressioni di prova).

Una nuova automobile — e la *Balilla 1100*, lanciata in questi giorni, è un'automobile radicalmente nuova — esige non solo una presentazione tecnica ma, poichè la sua «personalità» è di reale importanza nel quadro della vita economica e industriale della Nazione, anche un rapido esame della sua genesi, della sua ragion d'essere, del suo processo formativo.

Nata come piccola vettura essenzialmente utilitaria, già la vecchia *Balilla 3 marce* aveva manifestato doti così solide e prestazioni così interessanti da venir promossa, per spontanea elezione degli utenti, a «vettura da famiglia» o da «turismo», senza perdere peraltro le caratteristiche iniziali di stretta utilità. Per secondare questa allargata gamma di utilizzazione, la Fiat, come tutti sanno, dopo il primo biennio aveva modificato la vettura, fornendola di nuove comodità e prestazioni, e nella nuova veste la *Balilla* fu per tre anni la beniamina di un pubblico sempre più vasto, non alieno dal giurare nella sua eterna giovinezza. Senonchè, la diffusione incontrata dagli altri due attuali tipi della Fiat, la «*1500*» e la «*500*», riaprirono quasi di colpo un problema che alla sensibilità della Casa torinese non poteva sfuggire.

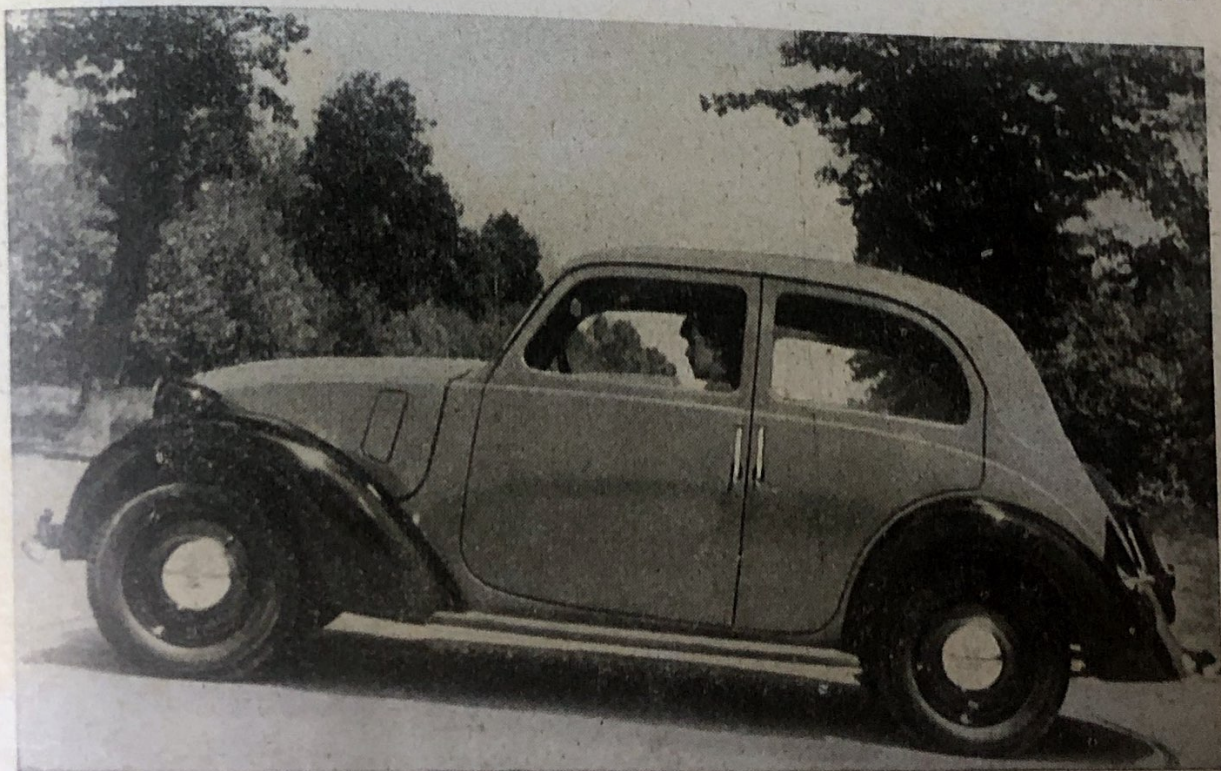
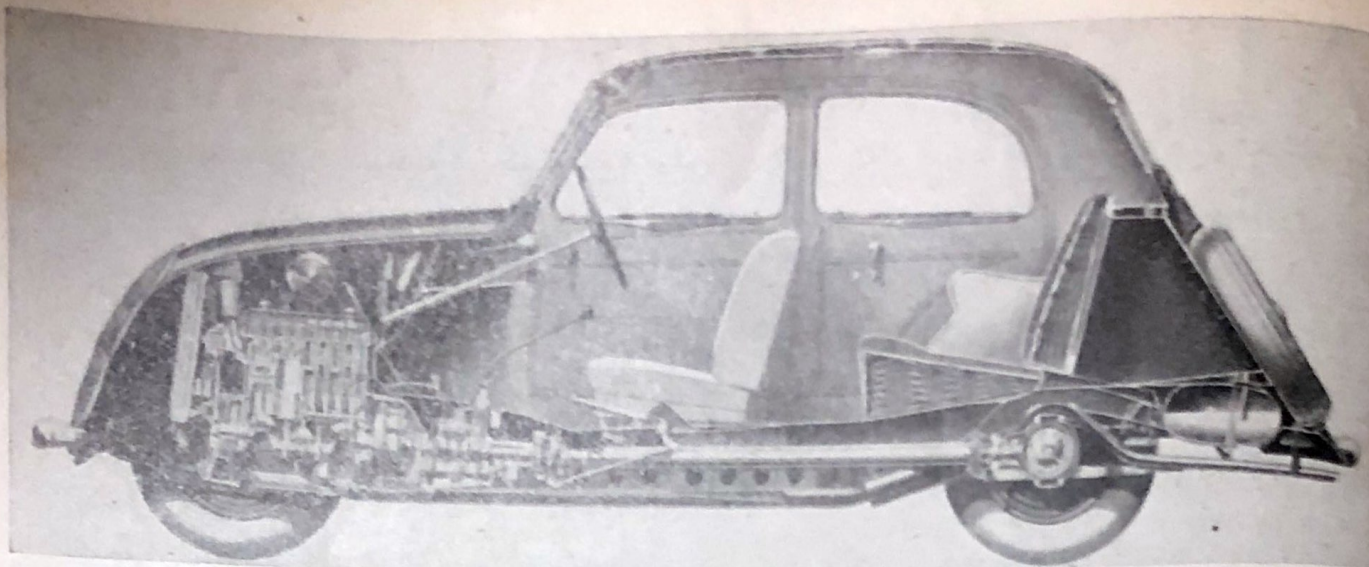
Da un lato, infatti, le due «ultimogenite» della Fiat, improntate a un nuovo più evoluto stile costruttivo, ricche di nuovi pregi, prestazioni e comodità, hanno contribuito ad una rapida evoluzione della coscienza automobilistica delle masse verso una maggior raffinatezza tecnica, nuove linee, nuove e più brillanti caratteristiche. Macchine d'avanguardia, esse hanno dimostrato che il nuovo stile della Fiat aveva colpito nel segno, meritava generalizzazione.

D'altra parte, coll'affermarsi della piccola «*500*», il pubblico di esigenze eminentemente utilitarie, o comunque improntate verso la macchina di mole e portata ridotte, venne a trovar colmata quella che, dopo l'evoluzione (riflessa naturalmente nel prezzo) della primitiva *Balilla*, si era delineata come una lacuna della produzione italiana. E conseguentemente andarono assumendo sempre maggior consistenza, attorno alla Balilla, le simpatie degli automobilisti non strettamente ed esclusivamente «utilitari».

A questa clientela, che è forse oggi, in Italia, la più diffusa, e che non fa questione tanto del minimo prezzo d'acquisto quanto del minimo consumo compatibile con prestazioni molto elevate e con la più raffinata modernità di soluzioni tecniche e pratiche; che vuole una macchina, insomma, altrettanto elegante e generosa in velocità e in salita quanto docile in città e servizievole e parca nell'uso utilitario, a questa innumerevole clientela della quattro posti «universale» concepita alla 1937 è destinata l'attuale radicale evoluzione della *Balilla*.

La nuova *Balilla* può essere accostata, per molte sue caratteristiche, al capolavoro della Fiat, la «*1500*», di cui ha assunto lo stile, le principali prestazioni, il favorevole rapporto potenza-peso, molti interessanti dettagli, la notoria eleganza di linea. E tuttavia rimane una *Balilla:* la macchina di tutta confidenza, di modesta tassazione, di basso consumo. Cambia la fisionomia tecnica, ma rimane la fisionomia pratica, rimane la tradizione che ha fatto di questa vettura un indispensabile caposaldo dell'automobilismo italiano.

In confronto al tipo precedente la nuova *Balilla* ha una cilindrata appena leggermente aumentata (1090); le valvole in testa; una velocità di una ventina di km.-ora superiore; le ruote anteriori indipendenti; la sospensione posteriore con barra stabilizzatrice; un telaio più lungo, più basso, e con motore e sedili decisamente spostati in avanti; un nuovo sterzo con comando diretto indipendente alle due ruote, senza accoppiamento; il serbatoio posteriore; le gomme a bassissima pressione; una carrozzeria spiccatamente aerodinamica con avancorpo curvo e coda razionalmente profilata; una migliore e più ampia abitabilità.

Come già appare da questi sommari cenni di massima, si tratta dunque di una vettura tipicamente di lusso, nel senso italiano della parola: infatti, mentre altrove la

LA SAGOMA SNELLA E ARMONIOSA DELLA NUOVA BALILLA 1100

SEZIONE LONGITUDINALE DELLA NUOVA BALILLA 1100

vettura di lusso ha per principale caratteristica la cilindrata e la pesante consistenza di tutto il complesso, elementi coi quali è facile ottenere macchine brillanti e comode, le particolarissime esigenze del mercato italiano indirizzano ad una via molto più ardua, intessuta di requisiti apparentemente antitetici, che è vanto precipuo della nostra industria l'aver saputo conciliare.

* * *

Qualche cenno descrittivo.

Nelle sue linee generali, come si è detto, la carrozzeria ricorda assai la «*1500*»: essa è spiccatamente aerodinamica, a linee tondeggianti, superficie liscie, dolcemente arrotondate, come nella figura. Da notare che il tetto della macchina è lievemente più basso da terra che nella *Balilla* precedente, pur essendosi aumentato di 3 cm. la spazio interno, e senza diminuire l'altezza minima da terra, che già era di soli 16 cm.: l'apparente miracolo è dovuto alle profonde incassature ai lati del tunnel racchiudente la trasmissione, che emerge di molto dal pavimento circostante (l'albero di trasmissione infatti, a differenza della vecchia Balilla, passa tutto al di sopra del telaio).

Altro apparente paradosso brillantemente risolto è la grande abitabilità interna in contrasto con la snella e affusolata mole esteriore. Ogni curva, ogni sagoma della carrozzeria è stata razionalmente sfruttata per aumentare l'abitabilità: i gomiti possono espandersi senza urtare, i piedi possono insinuarsi sotto i sedili antistanti, che sono tubolari e lasciano l'apposita luce libera inferiormente; il taglio di porta fortemente obliquo in avanti non richiede contorcimenti per entrare ed uscire; le fiancate a luce unica, senza piantoni intermedi, garantiscono la stessa comodità di accesso anche al sedile posteriore: accessibilità che è altresì favorita dal forte spostamento in avanti del sedile, non più sul ponte, ma tutto, schienale compreso, davanti all'assale (tendenza oggi diffusa, per sottrarre i passeggeri ai sobbalzi delle ruote).

La carrozzeria è, in effetti, leggermente più larga e sensibilmente più lunga della vecchia *Balilla;* ma dà la sensazione, anzi le comodità di un volume abitabile molto maggiore. Anche i cuscini sono a nuovo profilo, più lunghi, più inclinati e più rialzati in avanti.

La visibilità e l'aerazione, per tutti i sedili, sono decisamente migliori: la vettura è luminosa, panoramica, fresca. Il tetto, in lamiera, ha un'intercapedine isotermica. Il cofano curvo e pendulo, alla «*1500*», permette un provvidenziale controllo del guidatore sulla strada immediatamente davanti e sui fianchi. Il parabrezza, in vetro di sicurezza (come tutti i cristalli della vettura) è fortemente inclinato e di generose dimensioni. L'interno possiede una speciale imbottitura anti-acustica e anti-vibrante, che toglie alla cassa ogni risonanza ed isola da ogni rumore. La bagagliera, come nella «*1500*», è accessibile dall'interno, ribaltando lo schienale posteriore.

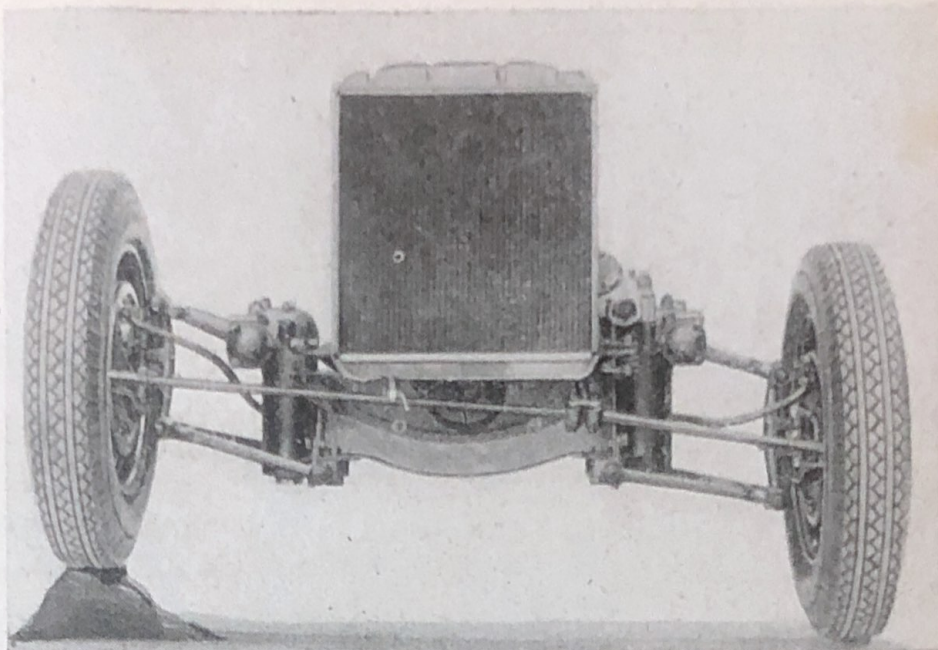
AMPIEZZA E COMODITÀ SONO LE CARATTERISTICHE DELLA NUOVA BALILLA 1100

Queste, a grandi linee, le principali caratteristiche della carrozzeria, alla quale — interessando in special modo le signore — era giusto dare cavallerescamente la precedenza. Per i signori uomini ci addentreremo brevemente nella parte meccanica.

Il motore è un quattro cilindri di 68 × 75, con cilindrata totale di 1090 cmc.: a 4000 giri rende oltre 32 cavalli, con rapporto di compressione 6: rapporto relativamente moderato (tanto più se si considera che il motore ha testata d'alluminio) tale da permettere l'impiego della comune benzina anche di qualità mediocre senza battiti in testa. È tassato per 13 HP fiscali, in 420 lire annue, dopo il primo anno di esenzione.

LE RUOTE ANTERIORI INDIPENDENTI

Le valvole sono in testa, comandate con aste e bilancieri da albero nel basamento, azionato a sua volta da catena silenziosa a rulli. L'albero a manovelle gira su tre supporti. Il carburatore è di tipo invertito, con grande filtro d'aria silenziatore, e filtro benzina a campana, smontabile a mano. La lubrificazione è forzata con pompa a ingranaggi: la circolazione d'acqua è a termosifone.

L'alimentazione è fornita da pompa meccanica a membrana, con serbatoio di 33 litri, nella parte posteriore del telaio: innovazione sulla *Balilla*, per ovvie ragioni di sicurezza e di distribuzione dei pesi e dello spazio. Il blocco motore è applicato al telaio mediante speciali sospensioni di gomma, su tre punti: due laterali all'altezza del baricentro, ed uno posteriore. Esso è sensibilmente inclinato all'indietro, in modo da mantenere, sotto carico, l'albero di trasmissione perfettamente allineato.

Il cambio (4 velocità e retromarcia) e la trasmissione (albero con due giunti flessibili e coppia conica, con pignone registrabile dall'esterno) non differiscono sostanzialmente dal precedente tipo di *Balilla*, se non nei rapporti di trasmissione, sensibilmente elevati. È naturalmente mantenuto il sincronizzatore per l'innesto rapido silenzioso della terza e della quarta, nonchè la terza silenziosa.

Novità di grande rilievo registrano invece le sospensioni. Davanti è a ruote indipendenti, su pinne articolate trasversali, tipo « 500 », ma col lato superiore del parallelogramma deformabile costituito da una leva anzichè da un braccio di balestra. La reazione elastica è fornita da un cilindro verticale (costituente il lato del parallelogramma fisso al telaio) che racchiude due molle cilindriche, una principale ed una ausiliaria, con ammortizzatore idraulico incorporato.

Posteriormente, la sospensione ricorda quella della « *1500* », a lunghe balestre di minima freccia, con barra stabilizzatrice che reagisce al « coricamento » trasversale per forza centrifuga nelle curve, ripartendo le sollecitazioni molto accentuate su entrambe le balestre. È diverso però il tipo di ammortizzatore, sempre idraulico, ma a fulcro anzichè telescopico: la barra stabilizzatrice collega appunto i perni degli ammortizzatori.

Anche la sterza differisce radicalmente sia dalla vecchia *Balilla* che dalla « *1500* »: dall'unica scatola di guida, a vite e ruota elicoidale, munita di dispositivo per la ripresa del gioco, sono azionati due distinti tiranti che comandano direttamente e singolarmente le due ruote, le quali non hanno dunque alcun diretto legame reciproco.

Il volante di guida è normalmente a sinistra: a richiesta però la vettura può anche essere fornita con guida a destra.

L'intelaiatura portante della macchina è del tipo a lungheroni a costola alta, con crocera centrale d'irrigidimento a elementi diagonali; non differisce sostanzialmente dal precedente tipo *Balilla* se non: nell'avantreno, in ragione della sistemazione delle ruote indipendenti; nella minor altezza media da terra del suo piano superiore; e nel passo, che da m. 2,30 è passato a m. 2,42. La carreggiata è stata lievemente ritoccata: dal valore unico di 1200 è oggi passata a 1220 posteriore e 1230 anteriore.

Le ruote sono a disco di 15 × 3, gommate a bassissima pressione 5,00-15. I freni idraulici sulle 4 ruote sono di speciale generosità: tamburi amplissimi in alluminio, con alettatura di raffreddamento e anello in ghisa interno di riporto: la regolazione del gioco tra ganascie e tamburo avviene mediante rotazione degli eccentrici fissati sul disco portafreno. Il freno a mano ausiliario agisce sulla trasmissione, ed è comandato da leva orizzontale tra i due sedili, in posizione non ingombrante.

* * *

Per chiudere queste note di presentazione, ecco qualche sommario dato sulle prestazioni, da noi controllate in una esauriente prova su strada che dobbiamo alla cortesia della Fiat.

La velocità massima in piano, a pieno carico, è particolarmente elevata, data la cilindrata: abbiamo cronometrato i 107 km. all'ora su autostrada (media dei due sensi di marcia), ed abbiamo facilmente raggiunto i 113 in tratti di lieve pendenza: in questo dato il catalogo della Casa, che si limita a promettere « oltre 105 km.-ora », è dunque di esemplare sobrietà.

Sincero e obbiettivo è anche il dato di consumo « meno di 9 litri per 100 km. »: la nostra prova, in 4 persone su strada varia, a velocità sostenuta, con parte di percorso cittadino, ha dato per 228 km., il consumo di 20 litri esatti.

La ripresa e il tiro in salita rivelano, se anche il guidatore non ne fosse informato, la presenza delle valvole in testa e il favorevole rapporto potenza-peso: 32 cavalli per poco più di 800 kg. di vettura vuota. La docile maneggevolezza del cambio permette poi di sfruttarlo con tutta l'opportuna frequenza; e in salita, mantenendo il motore « allegro », si ottiene una marcia decisamente brillante, di un certo sapore sportivo.

Ma le impressioni forse più vive e allettanti per lo sperimentatore provengono dal gruppo di prestazioni che hanno tratto col sistema di sospensione a ruote indipendenti: guida, stabilità, tenuta di strada, molleggio. Non si saprebbe come concepire una sterza più dolce, più ferma, più istintiva, più pronta, a qualunque velocità e su qualunque più sconvolto terreno: nè siamo riusciti, durante tutta la prova, pur impiegando della vera temerarietà nelle curve, a percepire velleità di sbandate. Altrettanto sorprendenti la potenza e l'aderenza delle frenate a fondo, veramente nuove per la *Balilla*. Insomma, una tenuta di strada da vettura da corsa.

CRISTOFORO.

Il servizio S.A.L.D.A. per i Soci del Touring.

Nel numero scorso abbiamo dato notizia ai nostri Lettori della nuova iniziativa intesa ad assicurare ai Soci del Touring con una tenue spesa i vantaggi di una completa assistenza legale nel campo della circolazione stradale. Riteniamo utile riportare ora le tariffe di favore che la S.A.L.D.A. offre esclusivamente ai nostri Soci in seguito al recente accordo:

	Premio annuo
Autovetture per uso privato	L. 130
» per uso pubblico (tassi)	» 130
» per servizio di rimessa	» 150
Autocarri	» 150
» con rimorchio (autotreni)	» 180
Camioncini, autofurgoni, autocorriere (servizi di linea), autobus, torpedoni	
Trattrici agricole	» 130
Compressori stradali	» 30
Motociclette	» 20
» con carrozzino	» 70
Motofurgoncini	» 90
Biciclette	» 50
» a motore	» 15
Tricicli per trasporto merci	» 30
Vetture padronali	» 25
» per servizio pubblico	» 25
Carri ad un cavallo	» 40
» a due cavalli	» 25
Motoscafi per uso privato	» 30
» per servizio pubblico	» 50
Barche a vela	» 90
» a motore	» 25
Piroscafi	» 25
Rimorchiatori portuali	» 120
Velivoli	» 150
Polizza ad personam	» 120
	» 130

SOPRAPREMI

Estero. – L'estensione dell'assistenza ai seguenti Paesi (gruppo A): Svizzera, Francia (e Corsica), Austria, Ungheria, Iugoslavia e Liechtenstein è gratuita.

L'estensione dell'assistenza ai Paesi di cui al gruppo A) e inoltre per i seguenti: Germania, Cecoslovacchia, Danimarca, Norvegia, Olanda, Belgio e Spagna (costituenti complessivamente il gruppo B) . . . L. 20

L'estensione dell'assistenza ai Paesi di cui al gruppo B) e inoltre per i seguenti: Gran Bretagna (Inghilterra, Scozia, Irlanda), Stato Libero d'Irlanda, Isole Canarie, Marocco e Stati Uniti d'America . . . L. 40

Persone trasportate. – Estensione dell'assistenza a tutte le persone trasportate a bordo del veicolo assicurato, sia a titolo gratuito che oneroso (escluso il ricorso di questo contro l'assicurato) . . . L. 12

Merci trasportate. – Estensione della polizza a tutela del vettore per le merci trasportate e soggette a danni in dipendenza di accidenti di circolazione . . . L. 15

Assicurazione R. C. – Per veicoli scoperti di assicurazione « responsabilità civile verso terzi » . . . L. 40

Spese di parte avversaria. – Estensione delle garanzie di polizza sulle spese di parte avversaria in caso di soccombenza dell'assicurato . . . L. 70

SCONTI

Di durata – per polizza quinquennale . . . . 15 %
per polizza triennale . . . . 5 %
Scoperto di 1/10 (a carico dell'assicurato) sconto extra sul premio lordo . . . . 10 %
Per numero. – Assicurando da 3 a 5 veicoli . . . . 10 %
» da 6 a 10 » . . . . 15 %
» da 11 a 15 » . . . . 20 %

Oltre i 15 veicoli sconti speciali concordati con la Direzione.

Fiat 500 (utilitaria): per contratto quinquennale si applica lo sconto del 30 %.

Veicoli di riserva (per i servizi di linea). Se indicati e compresi in polizza a premio normale, sulla parte di premio degli stessi, si conteggia uno sconto del 30 %.

Circolazione limitata. – Per i veicoli circolanti solo per una parte dell'anno solare il premio di polizza verrà ridotto in misura proporzionale al periodo di circolazione più una maggiorazione del 15 % sull'importo del premio così ridotto.

ACCESSORI

Addizionale – Costo polizza – Targhette distintivo – Diritto di quitanza: 20 % sul premio netto.

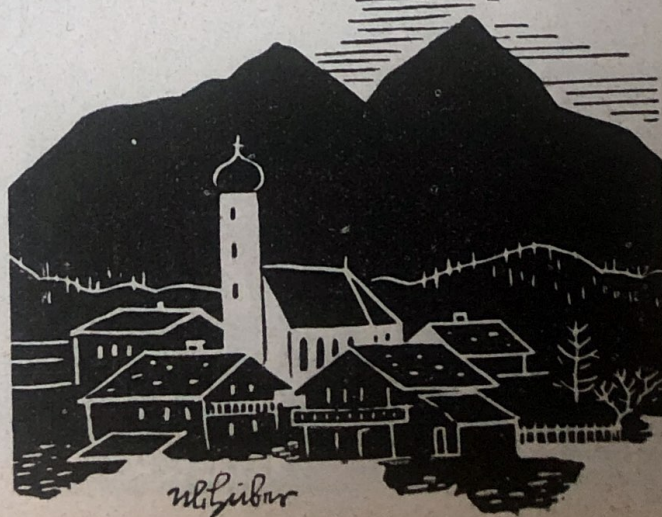
Tassa governativa: 2 % sul premio ed accessori.

Un ulteriore sconto del 20 % sul premio netto del primo anno verrà dalla S.A.L.D.A. corrisposto ai Soci del T. C. I. che contrarranno una polizza S.A.L.D.A. direttamente con la Sede centrale della Società stessa.

Ed ecco l'elenco delle Agenzie della S.A.L.D.A. alle quali potranno liberamente rivolgersi quanti intendono raccogliere più ampie informazioni sul servizio svolto dalla Compagnia.

Bergamo – Via XX Settembre 12 (Tel. 3632)
Bologna – Via Carbonesi 12 (Tel. 23046)
Bolzano – Via della Parrocchia, 2
Brescia – Via Umberto I 24 (Tel. 2122)
Cremona – Via Jannello Torriani 8 bis
Ferrara – Via Borgo dei Leoni 31
Genova – Piazza Campetto 9-35
Lecco – Via Dante 4 (Telef. 1643)
Livorno – Largo Littorio 5, Palazzo S. Giulia (Tel. 33590)
Milano – Direzione - Via G. Mayr 10 (Tel. 72288)
Milano – Agenzia - Via Monforte 45 (Tel. 71826)
Monza – Via Zucchi 11 (Tel. 3796)
Padova – Via Emanuele Filiberto 13
Piacenza – Via Sopramuro 60
Roma – Via Cassiodoro 19 (Tel. 32877)
Torino – Corso Vittorio Emanuele 74 (Tel. 44816)
Trieste – Via Dante 7 (Tel. 3779)
Ventimiglia – Via Cavour 35
Vercelli – Via Verdi 23
Verona – Via XXI Aprile 3 (Tel. 4644)

Il Salone dell'Auto a Milano.

Il 28 ottobre, all'alba dell'anno XVI, si aprirà a Milano il X Salone Internazionale dell'Automobile. Può sembrare prematuro, a distanza di cinque mesi, parlare dell'avvenimento. Ma già fin d'ora, d'altra parte, la massima rassegna tecnica e commerciale della produzione automobilistica appare impostata al punto che tutti i posteggi sono già completi. Avremo al Palazzo dello Sport, tradizionale Sede del Salone automobilistico, una nuova dimostrazione della capacità e del progresso dell'automobilismo italiano anche nei confronti della più attrezzata costruzione d'oltr'Alpe e d'oltre Oceano. Nè mancherà, al Salone dell'Auto, un significativo aspetto politico e propagandistico, poichè il regolamento della manifestazione comprende l'allestimento di due Mostre d'onore, dedicate alle strade ed ai carburanti nazionali. Sarà questo l'esaltazione dell'opera ciclopica compiuta da tecnici ed operai sulle vie dell'Impero per assicurare la più efficace valorizzazione delle sue infinite energie; sarà pure il riconoscimento dell'esperienza e del progresso compiuto nel campo dei combustibili, per assicurare all'Italia la piena indipendenza economica.

Il III Congresso del carbonio carburante.

A questa importante iniziativa è già assicurato il concorso delle Delegazioni ufficiali delle varie Nazioni aderenti al C.I.P.C.C., nonchè la partecipazione dei più noti specialisti dei problemi relativi ai carburanti sussidiari. Sono stati costituiti Comitati di propaganda in Austria, in Belgio, in Francia, nel Portogallo, in Romania e in Svizzera. Anche da parte italiana le iscrizioni finora pervenute sono assai numerose ed è assicurata la collaborazione tecnica e finanziaria degli Enti maggiormente interessati all'argomento e delle principali Case costruttrici di autoveicoli destinati alla utilizzazione dei carburanti sussidiari.

I lavori del Congresso che, come fu annunziato nel numero di maggio, avrà luogo in Roma dal 10 al 13 settembre p. v., saranno divisi in 5 sezioni, dedicate rispettivamente ai carburanti sussidiari solidi (studio scientifico e tecnico, produzione industriale, utilizzazione), a quelli liquidi, a quelli gassosi, alle applicazioni coloniali dei carburanti sussidiari ed alle questioni economiche e statistiche.

Sono membri di diritto del Congresso i Delegati ufficiali delle varie Nazioni. Le persone che desiderassero iscriversi possono rivolgersi alla Segreteria Generale del Congresso (Via Panisperna, 89-A, Roma), oppure alla Direzione Generale del T. C. I.

Gomme imperforabili.

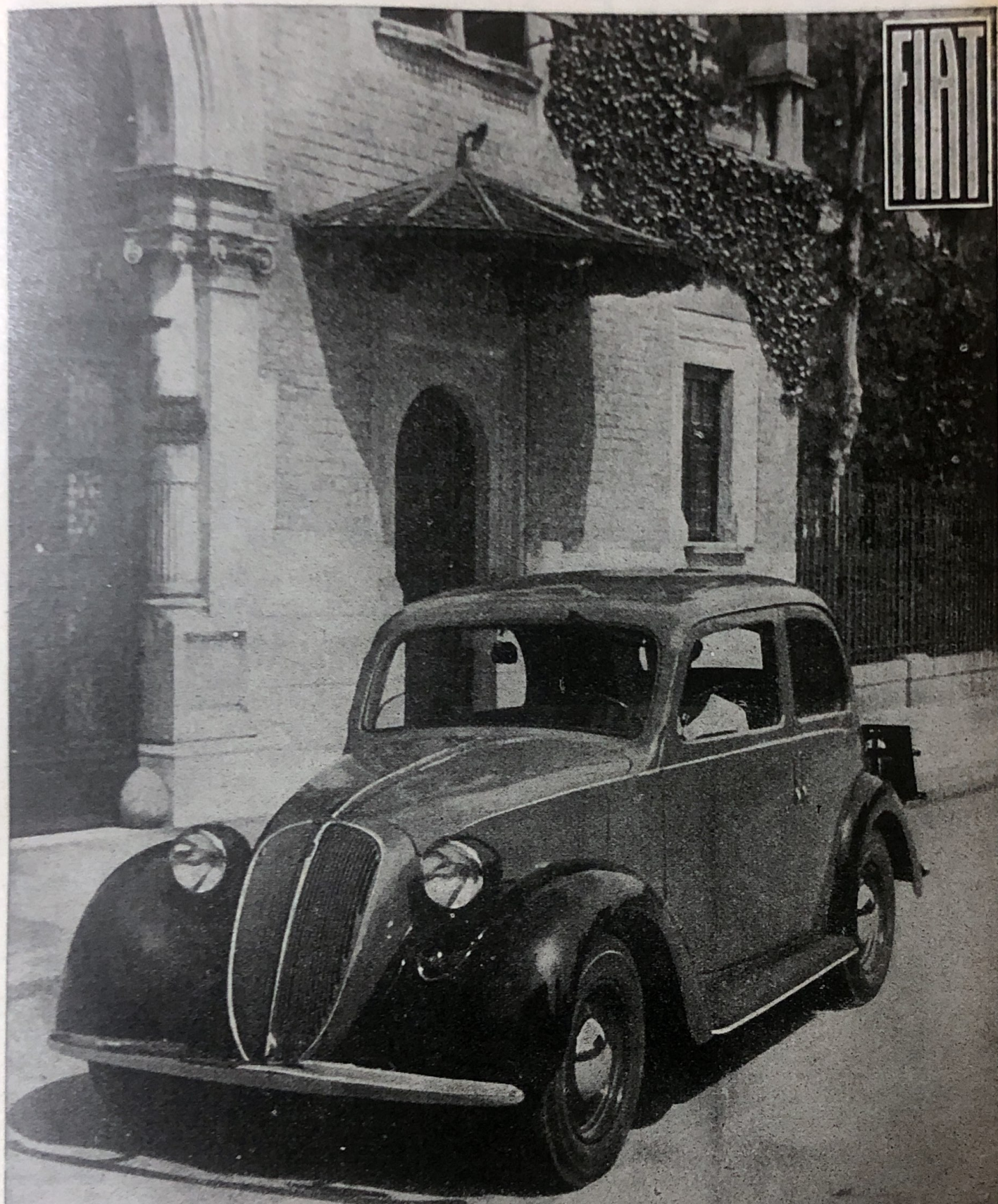
Il vecchio problema ha ricevuto nei mesi scorsi una nuova soluzione, che già l'esperienza degli utenti permette di giudicare. Come sempre, è la semplicità che trionfa. Invece di agire sulle cause, creando gomme dove i chiodi non possano entrare, si è opportunamente agito sull'effetto, tornando cioè al già noto sistema d'introdurre preventivamente nelle camere d'aria una sostanza che, sotto l'effetto dell'aria tendente ad uscire dal foro, si assiepa contro il foro stesso e lo blocca.

Su questo semplice principio è basato il nuovo prodotto a base di polvere di mica, che ha già ricevuto collaudi pratici in Italia, su auto e su moto. A differenza di precedenti tentativi, a base di liquidi o di sostanze pastose, questo nuovo prodotto, denominato *Salvapneu*, è leggero, e perciò non squilibra la rotazione sulle macchine veloci, e pulito, il che potrà cattivargli quella simpatia dei « gommisti » che completamente mancò per prodotti precedenti, quando si trattava di manipolare, per riparazioni, le camere d'aria che li contenevano.

Curiose esperienze dimostrative sono state pubblicamente condotte con questo nuovo prodotto: tra le altre, alcune constatazioni ufficiali all'arrivo di corse importanti, che poterono documentare la presenza di chiodi in alcune gomme giunte al traguardo regolarmente gonfie.

Nuova applicazione della teoria del razzo.

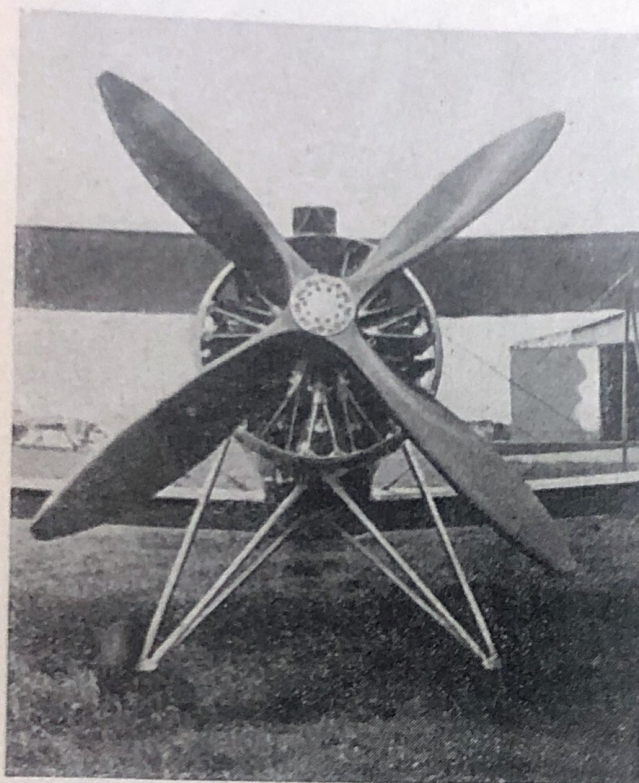
È tornata in Francia alla ribalta della pubblica attenzione, dopo gli esperimenti di qualche anno fa sul « razzo » come mezzo di propulsione per veicoli, un nuovo originale motore a reazione, che differisce dalle consuete forme del razzo perchè non utilizza la reazione diretta di esplosivi sull'atmosfera a tergo del veicolo, ma lo stesso motore a benzina.

Nei nuovi esperimenti, un leggero triciclo, munito di un monocilindrico da motociclo di 500 cmc., aziona una turbina che, assorbendo l'aria esterna, la convoglia a bassa pressione, ma a grandissima velocità, nell'eiettore del « razzo ». Non sono più i gas di esplosione, ma la stessa aria atmosferica che, reagendo sull'aria ambiente all'uscita dell'eiettore, spinge in avanti il veicolo ad una velocità che pare prossima ai 70 km.-ora.

FIAT
CILINDRATA 1100 — AERODINAMICA
– più di 105 Km. all'ora.
– meno di 9 litri di benzina per 100 Km.
– valvole in testa, testata d'alluminio.
– sospensione anteriore speciale a ruote indipendenti.
– guida con comando indipendente alle due ruote.
– Cristalli SECURIT
LA NUOVA BALILLA

ALI NEL CIELO

Nuova vittoria dell'Ala Fascista.

Nel maggio scorso, sull'aeroporto di Montecelio (Guidonia) il Ten. Colonnello Mario Pezzi, Comandante del Reparto Alta Quota, partito in volo con un apparecchio « Caproni 161 », munito di motore Piaggio P. XI R. C. 72, ha battuto il primato internazionale d'altezza.

L'apparecchio ha raggiunto la quota di m. 15.655, battendo così di m. 432 il precedente primato d'altezza tenuto dall'Inghilterra con metri 15.223, raggiunti il 28 settembre 1936 dal pilota F. R. D. Swain, con apparecchio Bristol, motore Bristol « Pegasus ».

VEDUTA FRONTALE DEL « CA. 161 » STRATOSFERICO

Il volo si è svolto in condizioni atmosferiche non del tutto favorevoli; la temperatura riscontrata alla quota raggiunta è stata di gradi 54 sotto zero.

Tutto il materiale adoperato nel tentativo, compresi gli strumenti di bordo, è di ideazione e di fabbricazione italiana.

L'aeroplano « Ca. 161 » del primato, ideato e costruito dalla ditta Caproni appositamente per il primato di altezza, è un biplano monoposto di grande superficie portante e di peso ridottissimo.

Il motore adottato è il « P. XI », che la ditta Piaggio di Pontedera costruisce in serie. Esso è un 14 cilindri a doppia stella, raffreddato ad aria, munito di riduttore e di compressore centrifugo, capace di mantenere costante la potenza fino a quote molto elevate.

L'elica, realizzata dalla ditta Caproni, è in legno, quadripale di grande diametro, a passo fisso.

Dieci nuovi primati all'aviazione italiana.

Nel maggio scorso un idrovolante trimotore « Cant Z. 508 », pilotato da Mario Stoppani e dall'Ing. Majorana, ha conquistato i primati internazionali di velocità su 1000 e 2000 chilometri, con kg. 5000 di carico commerciale, realizzando rispettivamente, sulla base di km. 1000, la velocità media di km./h. 251,889 e sulla base di km. 2000, quella di km./h. 248,412.

Il volo si è svolto sul circuito Grado-Rimini-Ancona-Grado.

Nello stesso mese, un anfibio da trasporto bimotore Macchi « M. C. 94 », pilotato da Giuseppe Burei ed Enrico Rossaldi, ha conquistato i primati internazionali di velocità su km. 1000 e 2000, ottenendo rispettivamente, su 1000 chilometri, la velocità media di km./h. 256,510, e su 2000, quella di km./h. 248,967.

Il primato precedente di velocità su km. 1000 era tenuto dagli Stati Uniti, con un anfibio Sikorsky S. 39, alla velocità media di km./h. 160,854; quello su km. 2000 era rimasto finora intentato.

Sempre nel maggio scorso, un anfibio da trasporto bimotore Macchi « M. C. 94 », pilotato da Giuseppe Burei ed Enrico Rossaldi, ha conquistato i primati internazionali di velocità su km. 1000, con carico commerciale di kg. 500 e 1000, realizzando la velocità media di km./h. 257,138.

Ancora nel maggio i piloti Stoppani e Caini, su idrovolante militare trimotore « Cant Z. 506 », hanno conquistato altri sei primati:

primato di velocità per idrovolanti su km. 5000, con kg. 1000 di carico: velocità media km./h. 308,244;
primato di velocità per idrovolanti su km. 5000, con kg. 500 di carico: velocità media km./h. 308,244;
primato di velocità per idrovolanti su km. 5000, senza carico: velocità media km./h. 308,244;
primato di distanza in circuito chiuso per idrovolanti: percorso compiuto km. 5200.

Il primato di velocità su km. 5000 senza carico era detenuto dalla Francia, con una media oraria di km. 139,567. Anche il primato di distanza era detenuto dalla Francia, con km. 5011,210. I primati di velocità su km. 5000, con kg. 500 e 1000 di carico, erano rimasti finora intentati.

Con la conquista di questi dieci « massimi » e del primato internazionale d'altezza — di cui ci occupiamo in questa stessa rubrica — l'Aviazione italiana passa in testa a tutte le aviazioni del mondo, distanziando per sei primati gli Stati Uniti e per 19 la Francia.

Facilitazioni fiscali per il turismo aereo.

Con R. Decreto Legge 22 aprile 1937, N. 572, si stabilisce che ai piloti turisti nazionali, soci della Reale Unione Nazionale Aeronautica, è concessa l'esenzione dai dazi doganali, dalla tassa di vendita e, nei Comuni ove siano applicati, dalle imposte di consumo per i carburanti ed i lubrificanti da essi consumati nella loro attività di volo.

L'esenzione è limitata ad un quantitativo annuo di carburanti e di lubrificanti da determinarsi, per ciascun esercizio finanziario, dal Ministro per le Finanze, di concerto con quello per l'Aeronautica.

Concorso della R. Accademia Aeronautica.

Il Ministero dell'Aeronautica ha bandito un concorso, per titoli e per esami, per l'ammissione di 300 allievi alla prima classe del corso regolare della R. Accademia Aeronautica, che avrà inizio il 16 ottobre 1937-XV.

A tale concorso sono ammessi i giovani di nazionalità italiana che abbiano compiuto il 17° anno di età e non

superato il 22°; siano iscritti al P. N. F.; siano dotati dello sviluppo organico e dell'attitudine psicofisiologica necessaria per esercitare la navigazione aerea in qualità di pilota d'aeroplano; posseggano uno dei seguenti titoli di studio: diploma di maturità classica o scientifica; diploma di abilitazione magistrale; diploma di abilitazione conseguito in qualsiasi sezione di Istituto Tecnico; diploma di abilitazione rilasciato da un R. Istituto Industriale o Commerciale; diploma di licenza di un R. Istituto Nautico.

Il corso avrà la durata di tre anni accademici. Gli allievi che avranno superato alla fine del terzo anno gli esami finali di idoneità e conseguito il brevetto di pilota d'aeroplano, saranno nominati sottotenenti in S. P. E. dell'Arma Aeronautica e immediatamente dopo saranno comandati a frequentare un corso di perfezionamento della durata di un anno.

Trentanove milioni di lettere trasportate sulla linea dell'Impero.

Nel periodo dal 1° maggio XIV al 30 aprile XV i velivoli dell' « Ala Littoria » in servizio tra la metropoli e l'Africa Orientale Italiana, nei loro viaggi di andata e ritorno, hanno complessivamente trasportato 39.000.000 di lettere.

Se poste in fila l'una di seguito all'altra, queste lettere formerebbero un nastro della lunghezza di 5.800 chilometri, pari pressochè alla distanza che separa Roma da Addis Abeba.

Il servizio aereo in Dancalia.

Una nuova brillante affermazione dell'aviazione civile italiana è il servizio che l' « Ala Littoria » gestisce dal marzo scorso attraverso la Dancalia, da Assab a Sardò, provvedendo al trasporto viaggiatori ed ai bisogni di viveri e merci dei varî cantieri disseminati attraverso trecento chilometri di deserto dancalo, dove il lavoro italiano sta costruendo una tra le più ardite strade camionabili del Mondo.

Il servizio aereo disimpegna, anche per conto dell'Intendenza, in pieno deserto dancalo, il rifornimento delle bande camellate, dislocate nell'interno della Dancalia.

Piloti ed equipaggi superano, con entusiasmo fascista, tutte le difficoltà di clima e d'ambiente.

Il « Consorzio Italiano Esportazioni Aeronautiche ».

Si è recentemente costituito — sotto l'egida del Ministero dell'Aeronautica — il « Consorzio Italiano Esportazioni Aeronautiche », al quale aderiscono l'*Alfa Romeo*, la *Breda*, i *Cantieri Riuniti dell'Adriatico*, la *Caproni*, la *Fiat*, l'*Isotta Fraschini*, la *Macchi*, la *Piaggio*, la *Siai* e gli stabilimenti associati, ossia la totalità delle industrie aeronautiche nazionali in condizioni di esportare.

La costituzione del Consorzio si è resa necessaria in considerazione della crescente complessità tecnica e politica delle esportazioni aeronautiche e dell'importanza valutaria ed economica che esse assumono.

Collegamento aereo Roma-Praga.

È stata recentemente inaugurata la nuova linea aerea giornaliera Venezia-Trieste-Klagenfurt-Bratislava-Praga, esercitata dall' « Ala Littoria » in collaborazione con la compagnia aerea cecoslovacca « Česoslovenska Statni Aerolinie ».

La linea corrisponde direttamente a Venezia con il servizio proveniente da Roma, cosicchè sarà possibile, partendo da Roma alle 8,40, arrivare a Venezia alle 10,35, per ripartirne, dopo aver fatto colazione, alle 13,40,

raggiungendo Trieste (scalo facoltativo) alle 14,05, Klagenfurt alle 14,45, Bratislava alle 16,20 e Praga alle 18. Nel senso inverso, la partenza da Praga è fissata alle 8,35, con arrivo a Venezia alle 12,55; si riparte da Venezia alle 16,15, per giungere a Roma alle 18,10.

La linea sarà esercitata dalle due compagnie con apparecchi terrestri trimotori italiani del tipo «S. 73», capaci di trasportare 18 passeggeri, alla velocità di 300 chilometri-ora.

Linea aerea Berlino-Tokio.

Con l'inaugurazione del nuovo tronco Tien Tsin-Dairen si è stabilito un collegamento aereo ininterrotto di Berlino con Tokio, attraverso Atene-Hanoi-Tien Tsin-Dairen. Il costo del biglietto è di 2400 marchi e il percorso viene coperto in dieci giorni.

Il servizio aereo postale Germania-Sud America.

Nel febbraio scorso si è compiuto un triennio di attività del servizio aereo postale regolare tedesco verso l'America del Sud. Effettuato, inizialmente, ogni 15 giorni, con un carico di 10.000 lettere trasportate in ogni volo, questo servizio trasporta ora, settimanalmente, circa 50.000 lettere.

Nei tre anni sono state eseguite regolarmente 215 traversate atlantiche ed è stato trasportato un totale di 11 milioni di lettere. La durata del volo dall'aeroporto di Francoforte sul Meno alle coste sud-americane è stata ridotta a 40 ore. Il quarto giorno dalla partenza dalla Germania la posta giunge a Santiago del Cile, cioè a km. 15.000 di distanza. Molti dei piloti tedeschi impiegati in questo servizio transatlantico hanno già eseguito dalle 40 alle 50 traversate ed alcuni raggiungono anche le 80 traversate.

Corpo d'aviatori nazionalsocialista.

Il Cancelliere del Reich ha recentemente emesso un decreto che crea un «Nationalsozialistisches Fliegerkorps» destinato a sviluppare l'interesse per l'aviazione e a dare ai suoi membri un'istruzione aerea premilitare. Questo corpo si sostituisce all'associazione sportiva aerea tedesca «Deutscher Luftsport-Verband», che è stata sciolta. Possono far parte di questo corpo i riservisti dell'aeronautica che abbiano fatto servizio di volo, i titolari di brevetti di piloti d'aeroplano, di pallone, di aliante, o gli osservatori, nonchè i giovani che abbiano almeno 18 anni ed escano dalle sezioni d'aviazione della «Hitlerjugend». Sono pure ammessi al corpo coloro che al 1° aprile 1937 erano membri del Luftsportverband.

Aviolinea transcanadese.

Col 1° luglio ha avuto inizio un servizio aereo transcontinentale nel Canadà, che collega Halifax con Vancouver in 16 ore. Il Governo canadese ha molto curato l'organizzazione a terra degli impianti, la quale comprende 25 radiofari a quattro direzioni. È stato anche necessario costruire una trentina di campi d'atterraggio nell'interno di foreste. Durante il primo anno l'aviolinea trasporterà soltanto la posta.

Servizi aerei nel Pacifico.

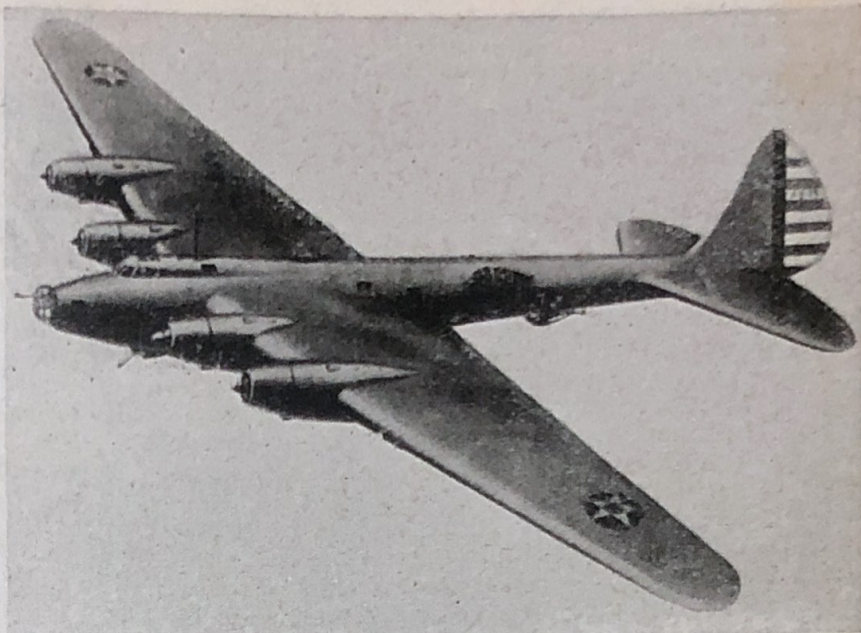
La «Pan American Airways» intende iniziare nel 1938 un servizio aereo transoceanico per l'Australia, e, mentre sviluppa i piani e procede alle necessarie trattative per l'approntamento delle basi e dei materiali, ha dato l'incarico ad esperti di studiare le rotte sulle quali dovrà svolgersi il servizio. La nuova linea avrà

uno sviluppo di circa 13.670 chilometri sul seguente percorso: San Francisco-Honolulu-Isola Palmyra-Isole-Samoane-Isole Figi-Isola Norfolk-Isola Lord Howe-Sydney».

Cessazione dei servizi aerei russo-tedeschi.

Scaduti e non essendo stati rinnovati i relativi accordi, è cessato recentemente il funzionamento della linea aerea Berlino-Mosca, gestita in «pool» dalla Luft Hansa e dall'Aeroflot. In sua vece è stata inaugurata una linea Berlino-Koenigsberg-Kaunas-Riga-Reval, gestita dai Tedeschi.

Nuovo bombardiere americano.

La «Boeing Aircraft Co.» di Seattle ha recentemente costruito un nuovo bombardiere quadrimotore pesante, denominato «XB-15». Il nuovo apparecchio, ad ala mediana completamente metallica, è munito di 4 motori Pratt & Whitney Twin Wasp da 1000 CV. ciascuno. Come nei suoi altri quadrimotori, Boeing ha mantenuto anche in questo la deriva semplice, al contrario di altre società americane, i cui nuovi grandi apparecchi hanno derive doppie o triple. Una novità dell'«XB-15» è costituita da un generatore di corrente alternata di 110 volta, azionato da due piccoli motori a benzina. Gli impianti elettrici richiedono una lunghezza totale di fili superiore ad undici chilometri. Un sistema di meccanismi automatici di controllo permette di sorvegliare il funzionamento di tutti gli organi dell'aeroplano. La velocità massima del nuovo aeroplano si aggira sui 400 chilometri orari.

L'«XB-15».

Statistiche americane.

Secondo statistiche compilate dall'Ufficio aeronautico del Dipartimento del Commercio, le aviolinee delle compagnie americane durante l'anno 1936 hanno trasportato un milione e 148 mila passeggeri e quattro mi-

lioni di chilogrammi di posta, con un aumento di circa 300.000 passeggeri e un milione e mezzo di chilogrammi di posta, nei confronti del 1935. Sempre nel 1936, le esportazioni di materiale aeronautico dagli Stati Uniti hanno raggiunto un totale di 23 milioni di dollari, con un aumento del 60 per cento rispetto al 1935.

Nuovo tipo di giroplano.

Ha terminato recentemente le sue prove alla stazione sperimentale del Ministero dell'Aria inglese, a Farnborough, un nuovo tipo di giroplano capace di decollare e atterrare verticalmente.

Le pale del nuovo giroplano, che è un monoposto, azionato da un motore Pobjoy Niàgara a raffreddamento ad aria a stella da 84 CV., sono mosse dal motore e non, come nell'autogiro, direttamente dal vento. Avviate al suolo, le pale possono immagazzinare sufficiente energia iniziale da permettere all'apparecchio di salire dopo soli due metri di corsa, ciò che equivale ad un decollo verticale. Il giroplano si innalza poi seguendo una ripida curva a spirale, sormontando un diaframma di 17 metri di altezza in meno di 60 metri di distanza. La velocità dell'apparecchio è in media di 175 chilometri orari; la velocità di salita è di 215 metri al minuto, circa. L'aeroplano non ha ali, ma soltanto tre pale di rotore sospese al disopra del pilota e fissate ad un pilone.

Primati.

Pilotando un «Caudron Tiphon» bimotore «Renault», il Capitano Rossi ha battuto il primato internazionale di velocità su km. 5000, alla media di km./h. 312.500. Il primato era tenuto dagli Stati Uniti con km./h. 272.030.

Il pilota Brook ha recentemente compiuto il collegamento Londra-Città del Capo-Londra in 9 giorni, 9 ore e 30'. Il percorso Città del Capo-Londra è stato compiuto in 4 giorni e 18', battendo così di 16 ore il precedente campionato tenuto da Amy Mollison.

Il Capitano russo Baidukov, su un aeroplano quadrimotore da trasporto, ha recentemente stabilito il primato internazionale di velocità con carico commerciale di 5 tonnellate in circuito chiuso, sulla base di 2000 chilometri, volando alla media di km./h. 280.

L'aliante russo «Rastargov» ha compiuto un volo senza scalo di km. 534, in 7 ore e 43 minuti, battendo così il primato internazionale tenuto dal tedesco Rudolf Eltschern con km. 405.200.

Progressione dei primati d'altezza.

1 dic.	1909 : Latham	m.	453	(Francia)
9 dic.	1910 : Legagneux	m.	3.100	(Francia)
4 sett.	1911 : Garros	m.	3.910	(Francia)
11 dic.	1912 : Garros	m.	5.610	(Francia)
28 dic.	1913 : Legagneux	m.	6.160	(Francia)
27 febbr.	1920 : Schroder	m.	10.093	(Stati Uniti)
28 sett.	1921 : Mac Ready	m.	10.518	(Stati Uniti)
5 sett.	1923 : Sadi Lecointe	m.	10.745	(Francia)
3 ott.	1923 : Sadi Lecointe	m.	11.145	(Francia)
25 luglio	1927 : Champion	m.	11.710	(Stati Uniti)
26 magg.	1929 : Neuenhofen	m.	12.739	(Germania)
4 giug.	1930 : Soucek	m.	13.157	(Stati Uniti)
16 sett.	1932 : Uwins	m.	13.404	(Inghilterra)
28 sett.	1933 : Lemoine	m.	13.661	(Francia)
11 aprile	1934 : Donati	m.	14.433	(Italia)
14 agosto	1936 : Detré	m.	14.836	(Francia)
28 sett.	1936 : Swains	m.	15.223	(Inghilterra)
7 magg.	1937 : Pezzi	m.	15.655	(Italia)

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ANNO XLIII - NUMERO 7 LUGLIO 1937 - E. F.

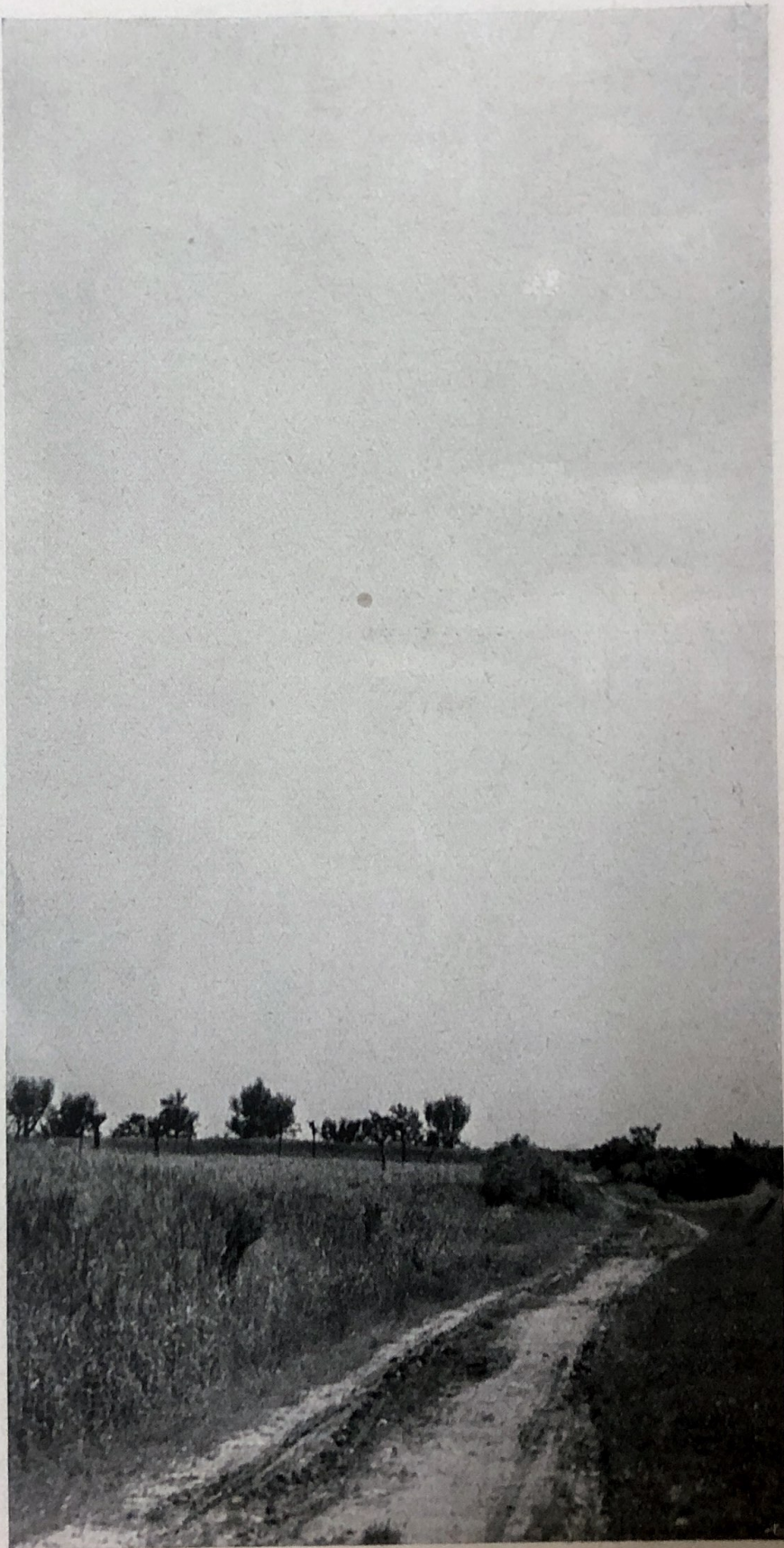
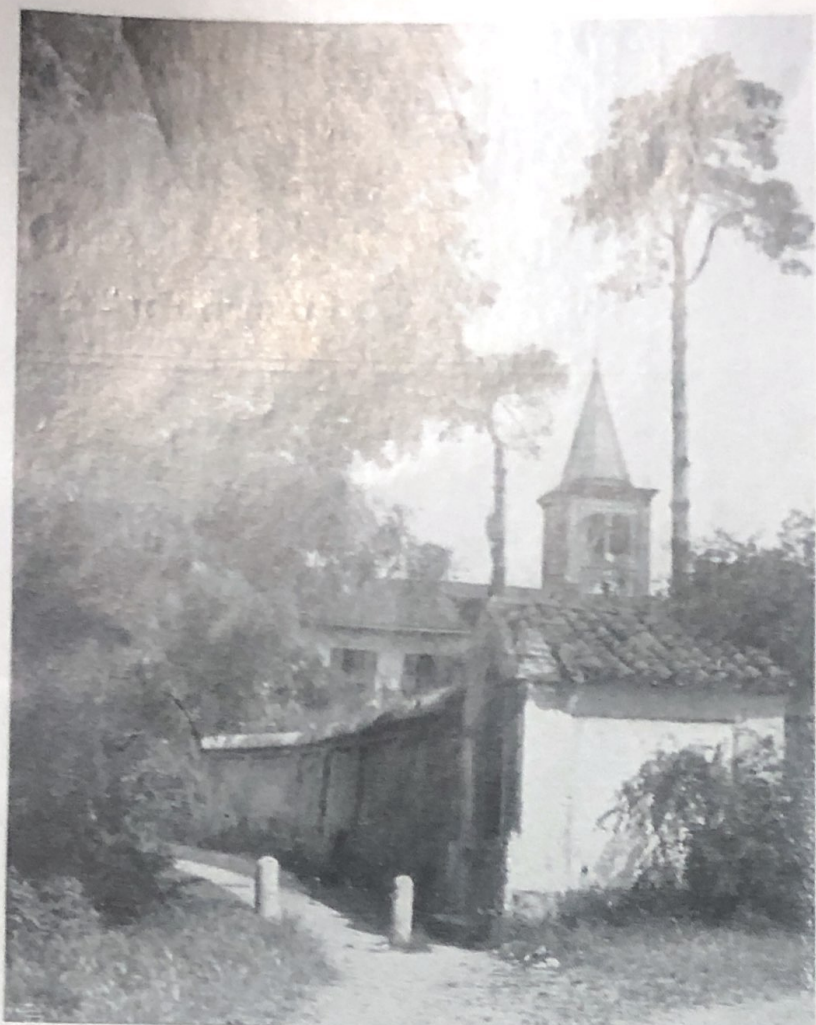
UCCEL DI BOSCO

SULLE ORME DI RENZO IN FUGA

« Perchè se posso essere uccel di bosco — aveva pensato — non voglio diventare uccel di gabbia ».
A. Manzoni, « I Promessi Sposi »,

Quando Renzo Tramaglino, imprudente ciarlone, riuscì a sgattaiolare fuori dalla folla che lo aveva strappato dalle mani dei birri e a darsela a gambe, si propose per prima cosa, come ricorderete, di restare uccel di bosco finchè fosse riuscito a rifugiarsi a quel paese del territorio di Bergamo dov'era accasato il cugino Bortolo. La paura di aver ancora i birri alle calcagna e il desiderio di esser fuori da tante disavventure gli fecero compiere tutto quel primo tratto della sua fuga, più d'una quarantina di chilometri, in una giornata sola.

Corsa veramente straordinaria per quei tempi e tale che per un uom normale lo sarebbe anche oggi: ma parimenti straordinario, vorrei dire, mi sembra il modo con cui l'Autore ci ha descritte le vicende di quella fuga memorabile e, più ancora, l'arte sapiente con cui meglio che illustrate, egli ci ha suggerite, com'era del resto nel suo costume di scrittore prudente e cattolico, le località per cui Renzo era passato.

E fu appunto questo pudico suo lavorar d'accenni e d'allusioni, quel malizioso tener nell'ombra nomi di paesi e di località, quasi per lasciar al lettore la briga di scoprirli da sè

MONLUE' DALL'ANTICO ASPETTO PITTORESCO. *(Fot. G. Galimberti)*

che, come invogliò molti studiosi a identificare i luoghi di Lucia, di Agnese, dell'Innominato e dell'Azzeccagarbugli, così indusse altri a ricercare per quali propriamente Renzo era passato in quella circostanza.

In un mio libricciolo scritto diciassett'anni or sono (1) io quei paesi e quel cammino avevo cercato evocarli idealmente, come simboli della natura e dell'arte lombarda, ma è noto che Giuseppe Bindoni al principio di questo secolo, in due volumi che son rimasti celebri nella bibliografia manzoniana (2), con una meticolosità di ricerca veramente sorprendente si sforzò di precisare di sul vero, passo per passo, il lungo divagato cammino del buon montanaro e le varie tappe della sua fuga.

Il secondo dei volumi del Bindoni, nella parte che riguarda appunto la fuga di Renzo all'Adda, potrebbe prenderlo ancor oggi a guida chi volesse rifare quel tragitto, ma siccome il suo autore è oltremodo minuzioso, pedantesco e deduttivo, farà bene a servirsene con una

---

(1) C. Linati, *Sull'orme di Renzo*, Pagine di fedeltà lombarda. Treves Ed., II Ed., 1927.

(2) Giuseppe Bindoni, *La Topografia del romanzo «I Promessi Sposi»*. Tipografia Ed. C. F. Cogliati, Milano 1900.

UNA CURVA DEL LAMBRO, PRESSO LINATE. *(Fot. G. Galimberti)*

PRATI E RISAIE
A LONGHIGNANA.

(Fot. G. Galimberti)

CASCINALI SULLA STRADA « RIVOLTANA ». (Fot. G. Galimberti)

certa parsimonia. Anche perchè non bisogna dimenticare infine che Renzo è un personaggio fantastico e che quindi anche le avventure del suo cammino erano opera di fantasia, e il voler ostinarsi a trovar nella realtà una rispondenza esatta di ogni suo moto o gesto mi par un eccesso di inutile zelo letterario.

D'altra parte è certo che il Manzoni, quantunque adombrasse o argutamente sottintendesse, un'assoluta conseguenza di tempi e di luoghi ce l'ha pur voluta mettere anche in questa fuga. Il che mi fa pensare ch'egli ai tempi buoni fu eccellente camminatore (un giorno, a detta di un suo biografo, percorse a piedi tutto il tratto da Copreno a Bellagio, una cinquantina di chilometri) e che quindi quei luoghi da lui descritti fra Milano e l'Adda fosse andato personalmente a conoscerli e studiarli.

Quanto a noi, più che altro ci accontenteremo di accompagnare così alla buona il nostro montanaro attraverso le tappe della sua fuga e trovar modo, nello stesso tempo, di discorrere un poco della campagna lombarda, di cui, almeno per quel [illegible] il simbolo più schietto in quanto essa ha di forte, di salubre e di agrestemente gentile.

Con un'aria indifferente, con gli occhi bassi, e con un andare così tra il viandante e uno che vada a spasso, uscì (da Porta Orientale) *senza che nessuno gli dicesse nulla; ma il cuore di dentro faceva un gran battere. Vedendo a diritta una viottola, entrò in quella, per evitare la strada maestra; e camminò un pezzo prima di voltarsi neppure indietro.*

Cammina ancora. Trova cascine e villaggi: tira innanzi senza domandar il nome. *E' certo di allontanarsi da Milano, spera d'andar verso Bergamo; questo gli basta per ora.*

Questa viottola che al tempo dell'Eccellentissimo Signor Gonzalo Fernandez de Cordova, governatore di Milano, doveva costeggiare le mura della città tra Porta Orientale e Porta Tosa, neanche parlarne, oggi non c'è più, come non ci sono più quelle cascine e quei villaggi. Tutto è stato divorato dall'enorme espansione della città che ha allineati e distesi fino alle campagne di Lambrate i suoi eserciti di case e di opifici. Per cominciare a poter illudersi di ritrovar qual-

« VENGO DA LISCATE, - RISPOSE LESTO IL GIOVINE... ». (*Fot. G. Galimberti*)

che orma del buon montanaro bisognerà fare un salto fino a quella frazione, di là passare all'Ortica, poi voltare a destra ed entrare nell'aperte campagne che si diramano a sud dello Scalo Ferroviario tra Via Tucidide e Via Cima. E' l'itinerario che ho seguito anch'io uno di questi giorni, Bindoni alla mano.

Il Manzoni di questo viaggio di Renzo nomina tre paesi soltanto: Liscate, Gorgonzola e Trezzo. Ma gli accenni alle altre località da lui toccate tra quelle tre sono abbastanza precisi da permettere se non un'identificazione assoluta un'abbastanza esatta delimitazione delle zone da lui attraversate.

Ad un certo punto, dopo aver vagabondato parecchio qua e là senza una direzione, ci dice l'Autore, sempre con quella paura in corpo di esser inseguito dai micheletti e la bramosia di raggiungere lo Stato veneto attraverso l'Adda, Renzo smarrisce la strada. La chiede poi ad un viandante che gli addita il modo di rimettersi sulla strada maestra: la quale doveva essere, anzi era certamente quella che ancor attualmente da Milano conduce a Vaprio e a Cassano, per Crescenzago e Gorgonzola: quella terribile strada maestra che egli si era fatto tanta premura di evitare perchè diceva che c'era una polvere! una polvere!...

Renzo però segue solo in parte il suggerimento del viandante perchè in realtà egli non vuole tornar sulla maestra, ma costeggiarla soltanto. E va a zig zag, da destra a sinistra, e *seguendo l'altre indicazioni che si faceva coraggio a pescar qua e là, parte correggendole secondo i suoi lumi e adattandole al suo intento, parte lasciandosi guidar dalle strade in cui si trovava incamminato...* Tanto che l'Autore conclude: *Il nostro fuggitivo aveva fatte forse dodici miglia che non era distante da Milano più di sei...*

Sulla base di queste indicazioni il Bindoni crede di poter stabilire che Renzo da Lambrate era disceso fino a Monluè, poi era tornato indietro e, in definitiva, si era messo per la stradetta che da Linate va a Mezzate.

Il villaggio di Monluè è un di quelli che intorno a Milano hanno mantenuto il loro antico e tipico aspetto pittoresco. Il Lambro lo sfiora con una bella curva, possiede una graziosa chiesetta

FONTANILE LUNGO LA « RIVOLTANA ». *(Fot. G. Galimberti)*

trecentesca il cui campanile tutto in cotto si scorge dalle porte di Milano spuntar su malinconico e leggiadro da quella parte dove la campagna, che sin lì era poco più d'una periferia, comincia finalmente a diventar campagna sul serio. Di più Monluè ha una vecchia osteriola fra i sambuchi, dove i Milanesi vanno la domenica a giocar a bocce e a mangiar pesce fresco, colto nel Lambro. Ora come fosse codesto villaggio allorchè Renzo ci passò nell'anno di grazia 1628 non sappiamo. Ma Renzo aveva fretta e avrà tirato via senza badare. Tuttavia a me sa un po' male dover spedire Renzo fino a Monluè, ch'è in una direzione tutt'opposta a quella di Bergamo, fargli fare un così lungo giro. Ma se si pensa che, come dice il Manzoni, aveva fatto dodici miglia e non era lontàno da Milano più di sei, non si può dar troppo torto al Bindoni per avergli attribuita una siffatta deviazione.

Comunque a un otto o dieci chilometri da Monluè, quand'ebbe imboccata la stradetta che da Mezzate conduce a San Felice, Renzo vide pendere una frasca da una casuccia solitaria, fuori d'un paesello, e entrato trovò la vecchia con la rocca al fianco e il fuso in mano che benevolmente lo rifocillò con stracchino e vin buono e gl'insegnò la strada di Gorgonzola. Questa casuccia il Bindoni crede di poterla collocare in una località detta Longhignana. Ci sono stato. E' un piccolo gruppo di case vicino a una gora, ombreggiato da due grandi ippocastani e dove c'è anche la sua brava «Osteria dei Cacciatori». Il luogo è tutto dedito al lavoro dei campi e intorno si stendono prati e risaie fiorenti sotto il sole di maggio. Ma fortuna che andando innanzi i riferimenti diventano un po' più facili e accessibili!

Per esser passato da Liscate, come più tardi confiderà all'oste di Gorgonzola (*— Vengo da Liscate — rispose lesto il giovine, che intanto aveva pensata la sua risposta. Ne veniva infatti, a rigor di termini, perchè c'era passato; e il nome l'aveva saputo, a un certo punto della strada, da un viandante che gli aveva indicato quel paese come il primo che doveva attraversare, per arrivare a Gorgonzola*) di necessità Renzo deve aver preso a risalire la strada che oggi chiamano « rivoltana », la quale dall'Ortica conduce appunto a Rivolta d'Adda passando per Limito e per Liscate. Oggi è asfaltata e in certe domeniche il suo primo tratto, sino al cavalcavia di Segrate, è assai battuto da una folla di popolo milanese che si reca all'Idroscalo a godersi le gare che si svolgono su quello specchio d'acqua: ma un tempo doveva esser soltanto una povera strada di campagna, e invece di avere, come oggi, alla sua sinistra, la lunga ed alta muraglia dello Scalo, scorreva tutta fra solitari campi e ombrose boscaglie.

E quanto a Liscate è un bel paesotto, queto e solitario, a un venti chilometri da Milano, tutto di pianura anche lui, assiso tra ampie risaie e folte praterie

alimentate da gore e fontanili e circondate da schiere di alti pioppi che formano loro attorno come una superba cornice di verde argenteo e fremente. Siamo qui nel cuore della campagna milanese, nel fulcro della sua opulenza. E lo spettacolo di questa meravigliosa forza germinativa, di questo trionfale e proverbiale splendore vegetante ci accompagnerà poi fino a Gorgonzola, dove Renzo era ormai decisamente incamminato: vale a dire per una quindicina di chilometri ancora.

A Gorgonzola, dove certo arrivò di tardo pomeriggio, Renzo si diportò come tutti sappiamo. Entrò in un'osteria, chiese ed ebbe da mangiare e tenne un contegno riservatissimo. A quel tale sfaccendato dell'osteria che lo viene interrogando sulla sommossa di Milano ri-

ANTICO PONTE SULLA MARTESANA A GORGONZOLA. *(Fot. G. Galimberti)*

CASCINALE SULLA MARTESANA A GORGONZOLA. *(Fot. G. Galimberti)*

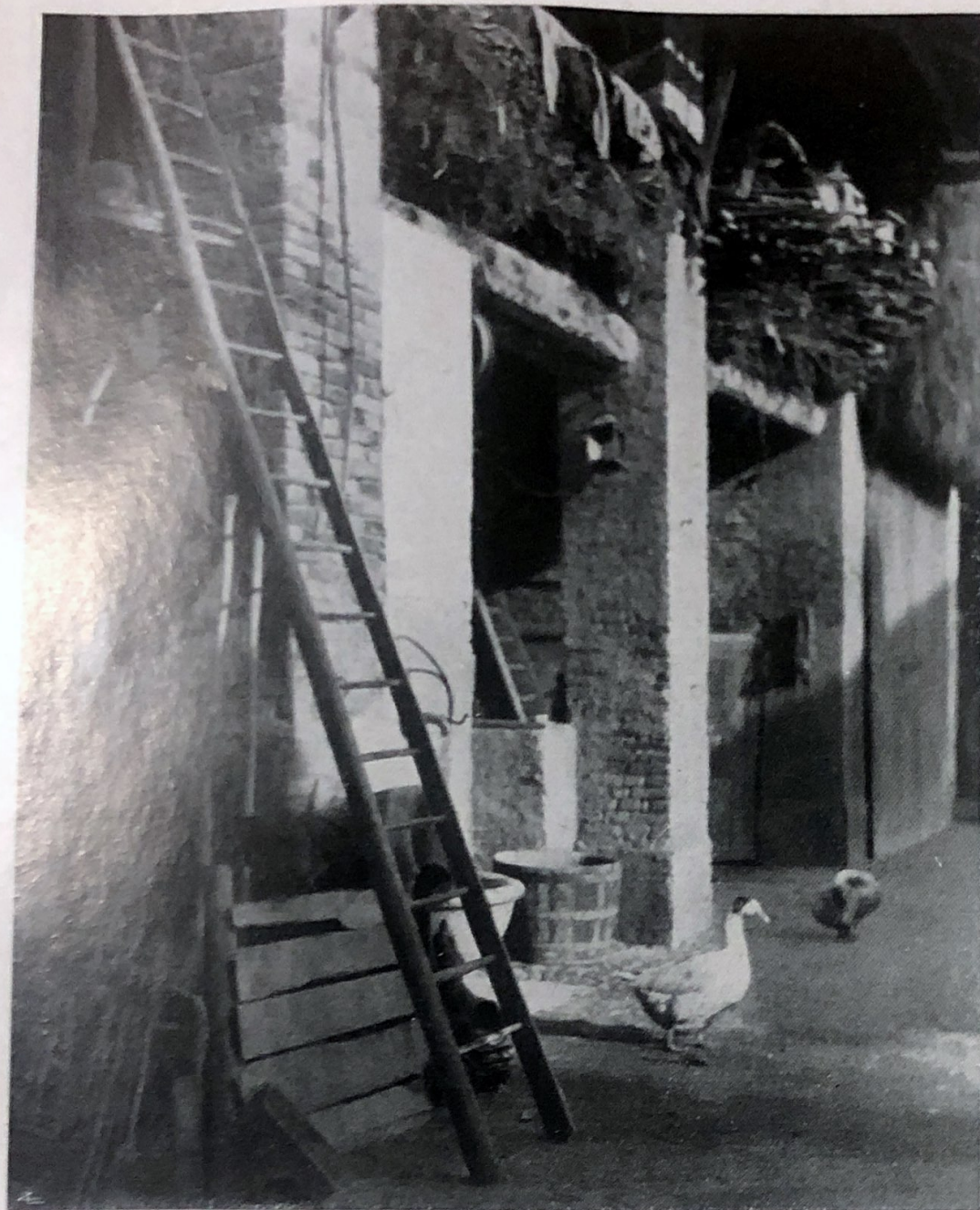
(*Fot. G. Galimberti*)

« FATTI ALCUNI PASSI IN GORGONZOLA... ».

sponde evasivamente dicendo che lui viene soltanto da Liscate, e, sotto sotto, trova modo di chiedere all'oste quanto c'è per andare all'Adda, e se c'è modo di passarla. Ma di lì a poco arriva a cavallo il mercante e allora la conversazione si fa generale. Il mercante soddisfa agevolmente la curiosità dei compari discorrendo dei fattacci di Milano e dimostrandosi deciso parteggiatore dei signori e del governo. Infine accenna anche all'arresto di Renzo, il che manda in bestia costui e il suo mangiare in tanto veleno. In conclusione, parendogli mill'anni d'esser fuori e lontano, chiama l'oste, gli chiede il conto, lo salda e senza far altri discorsi va dritto all'uscio, passa la soglia e, a guida della Provvidenza, s'incammina dalla parte opposta a quella per cui era venuto.

Era venuto dalla strada di Melzo, aveva attraversato il gruppo delle modeste casucce che si trovavano, certo anche allora, all'inizio del borgo da quella parte: doveva esser passato sul ponte della Martesana che allora come adesso cinge il borgo con lenta curva, ed essere entrato nel vivo del paese.

Ma in quale osteria si sarà fermato? A Gorgonzola ce n'è oggi una diecina, ma è assurdo pretendere di poter identificare la sua perchè tutte saran mutate.

Gorgonzola, del resto, doveva essere anche allora un borgo d'importanza, com'è adesso, e forse vi era già avviato il commercio dei celebri stracchini, che oggi, però, è alquanto in decadenza. Buono a sapersi che il nome di *stracchino* deriva da ciò, come scrive il Muoni, che in origine que

CASCINALE A GORGONZOLA. (Fot. G. Galimberti)

formaggio si faceva col latte delle giovenche *stracche* pel viaggio di ritorno dai pascoli montani dell'estate agl'invernali della pianura.

Chiedo a una contadina come va questa faccenda dello stracchino. Risponde asciutta:

— *Adess el stracchin el fan e el va per tutt el mond. Però el brevett l'è partii de chi!* — soggiunge con qualche orgoglio.

Una pagina curiosa di storia gorgonzolese è quella ricordata in una lapide infissa sopra il muro esteriore della Casa del Fascio. Essa rammenta come nel 1225 i Milanesi, capitanati da Simone Orello da Locarno, sconfiggessero le milizie di Re Enzo, figlio di Federico II, ch'era risalito dall'Adda insieme ad Ezzelino per attaccare l'esercito del Comune di Milano. Il Re svevo, scavalcato da Panera di Bruzzano, fu fatto prigioniero. L'Orello poco dopo lo disarma, lo trascina sul campanile del paese e lo obbliga di lassù ad ordinare ai suoi, ad alta voce, che cessino l'attacco. Così avvenne, e Milano, ancor una volta vittoriosa, ricompensò poi il locarnese di questo suo atto di bravura insignendolo del titolo ambitissimo di Capitano del Popolo.

Re Enzo, biondo bello, aitante, esperto cantore in rima italiana, fu fatto prigioniero tre anni dopo, e definitivamente, alla Fossalta, dai Bolognesi: il che diè luogo a leggende, una delle quali fu cantata, come si ricorderà, da Giovanni Pascoli.

Ho cercato del famoso campanile: esso è stato demolito da un pezzo con la sua parrocchiale. Ora domina il borgo il campanilone ottocentesco della cattedrale, dedicata ai Santi Gervaso e Protaso, fatta costruire dal Duca Serbelloni, nel 1806, insieme al grandioso Ospedale: e l'una e l'altra degne per ampiezza e maestà di linee di una grande città. Ma Renzo non dovette trovare allora a Gorgonzola che una modesta borgata solitaria e probabilmente *con quella paura di dar sospetto, cresciuta allora oltremodo, e fatta tiranna dei suoi pensieri,* non dovè farvi troppo caso, nè aver badato a nulla. Dopo mangiato si mise in via per la provinciale che da Gorgonzola conduce a Vaprio, ch'era già sera inoltrata.

Da questo punto incomincia la seconda parte della fuga.

Scoccavano le ventiquattro quand'egli si rimise in via. *Prese contro voglia la strada maestra, e si propose d'entrar nella prima viottola che gli paresse condur dalla parte dove gli premeva di riuscire... «Verso Milano» pensava «non vo di certo; dunque vo verso l'Adda. Cammi-*

(Fot. G. Galimbert

« ... UNA DI QUELLE CAPANNE COPERTE DI PAGLIA... ».

na, cammina, o presto o tardi ci arriverò. L'Adda ha buona voce: e, quando le sarò vicino, non ho più bisogno di chi me l'insegni. Se qualche barca c'è, da poter passare, passo subito...

E così ruminando tra sè gli eventi e i propositi della giornata entrò in una straduccia che vide aprirsi a mancina e dove l'accolsero tenebre e solitudine. Rallentava nei paesi: fuor dell'abitato si soffermava: stava in orecchi per vedere se sentiva quella benedetta voce dell'Adda, ma invano: sempre sconsigliato dall'abbaiare dei cani, non ardiva chieder ricovero a casa alcuna.

Finalmente arriva dove la campagna coltivata moriva in una sodaglia di felci e di scope, e pensando fosse quello *un certo qual argomento di fiume vicino*, attraversa la sodaglia: si trova tra macchie più alte, poi in un bosco. Ma d'un tratto, sbigottito, sta per ritornare sui suoi passi quando ode l'amico rumore dell'Adda.

Anche qui, riguardo a quest'ultimo tratto del cammino di Renzo, il buon Bindoni non ci dà pace con le sue minuziose investigazioni. Per non seguirle tutte e venir a una conclusione diremo che la straducola a mancina è quella che, secondo lui, si apre a tre chilometri da Gorgonzola, alla località detta Villa Fornaci e che conduce, per Gessate, Cavenago, Bellusco, deviando poi ad angolo retto, fino a Trezzo. Toccate le prime case di questo borgo, Renzo piglia ancora per un'altra stradetta alla mancina, finchè arriva su l'orlo di una riva profonda e *guardando in giù tra le macchie che tutt la rivestivano, vide l'acqua luccicare e corre* E' l'Adda! Finalmente è sicuro di essere arrivat alla fine di tante paure.

Scende giù per la scarpata, ma dissuaso a pa sar il fiume a guado, ritorna indietro, ritro la capanna di mota che già aveva veduta pa sando, vi si caccia dentro e vi passa la notte.

Che notte, povero Renzo! Quella che dove esser la quinta delle sue nozze! Che stanza! Ch letto matrimoniale! E dopo qual giornata! E pe arrivare a qual domani, a qual serie di gior — Quel che Dio vuole, — rispondeva ai pens ri che gli davan più noia: — quel che Dio vu le... Lui sa quel che fa...

Il paesaggio nel quale son entrato or ora, ap pena lasciato lo stradone di Gorgonzola, quel che sta al di sopra della provinciale, è muta Non più risaie gore marcite, ma grani folti pa terie e gelsi. Per ognuno di questi paesi do passo, modesti villaggi campestri e sonnole che per parlata e figura traggono già un po' d bergamasco, grandi carri di frasche di g occupano la strada. E' la « foglia » che qu contadini portano da mangiare ai bachi da ta, uno dei redditi maggiori di queste pla Questa cultura accenna già qui ad un altro po di terra più asciutta e più scabra di qu acquidosa ed opulente che ho lasciato or ora le spalle, nella Bassa milanese.

Tra le ville che ornano Gessate, il primo

«... E GUARDANDO IN GIU' FRA LE MACCHIE CHE TUTTA LA RIVESTIVANO, VIDE L'ACQUA LUCCICARE... ». *(Fot. G. Galimberti)*

IL PICCOLO SENTIERO CHE ACCOMPAGNA IL CORSO DELL'ADDA. *(Fot. G. Galimberti)*

se che incontro, va ricordata la villa Beccaria, un vasto casone ottocentesco cinto da parco, che fu costruito dal figlio dell'autore « Dei Delitti e delle Pene », il quale ci villeggiò, come più tardi ci venne a villeggiare pure il Manzoni. A Bellusco, invece, trovo un bel castellaccio trecentesco, mezzo rovinato, con vestigia di ponte levatoio, portali a sesto acuto, e una torre.

E che diremo poi di Trezzo, di cui Renzo appisolato nella capanna udì nella notte il rimbombare solenne dell'ore e gli undici tocchi che lo rimisero in piedi la mattina dopo? Non si sarà mai detto abbastanza sulla bellezza strana e pittoresca di questa forte borgata.

Piantata in alto sulla sponda destra dell'Adda, quasi corteggiata e cinta dalle sue anse serpentose, l'erma rovina del suo castello visconteo le apre a nord un improvviso scenario di una tragicità selvaggia e indicibile come quelli che i disegnatori del '700 solevano incidere nei loro grandi rami avventurosi, mentre in basso l'Adda scorrendo nel suo letto petroso diffonde per l'aria il suo grido tonante che riempie l'aria come di una lontana eco di battaglia.

Ma in qual punto preciso Renzo ha passato l'Adda?

Vexata quaestio.

Tutto sommato, però, il Bindoni mi sembra ragionar benissimo quando mi dimostra che Renzo non poteva aver passato l'Adda a valle di Trezzo perchè in quel punto tra il confine dello Stato di Milano e il fiume scorreva allora il Naviglio, e del Naviglio non è cenno nella descrizione del passaggio, oltrechè, a quei tempi, il confine tra lo Stato milanese e il veneto passava a qualche tratto oltre il fiume, e in questo caso il pescatore che aveva traghettato Renzo non avrebbe potuto rispondergli, appena toccata la riva opposta, che quella era terra di San Marco. Dunque, conclude il Bindoni, Renzo deve aver passato a monte di Trezzo, e precisamente presso una località detta Cascina Belvedere.

Ci son voluto arrivare anch'io a quella cascina. A pochi passi prima di Trezzo ho preso per

« ... SAPEVA BENE CHE L'ADDA NON ERA FIUME DA TRATTARSI COSÌ IN CONFIDENZA... ».

una stradicciola a sinistra che mi ha condotto nei pressi di una cava detta *Morti della Cava* e son giunto su l'orlo della grande scarpata che scoscende all'Adda: poi ho infilato una stradetta diritta che conduce a Cascina Belvedere, un vecchio cascinale situato sopra un rialto della riva, in vista del fiume che scorre superbamente lento e verde tra le due grandi ripe solitarie.

E' probabile che Renzo l'Adda l'abbia passata in quel punto: ma se poi l'avesse passata più in su o più in giù, mi è parsa cosa di così poca importanza a sapersi trovandomi io lí su quelle rive così spaziose e così belle, così ampie, lucenti e solitarie, così patetiche di verde selvaggio, e tutte vegliate dalla divinità del fiume!

Ai miei piedi scorreva il piccolo, delizioso sentiero che fiancheggia l'Adda per gran tratto (forse una vecchia alzaia) e le è compagno fedele delle sue venture: gigli gialli fiorivan su dai canneti, un barchetto ancorato a riva lasciava pendere malinconico i suoi remi nell'acqua, un giovine pescava più in là, intentamente. Non si poteva immaginare luogo più calmo, più delicatamente ninfale, più penetrato di un gentile senso di eternità e d'idillio; un luogo dal quale ci si dovesse aspettare di veder prorompere improvvise tutte le più care ninfe latine. E davanti a me l'Adda fuggiva, l'eterna, e Trezzo mostrava di lontano, fra il verde, le sue torri.

Insomma io pensai che tutti i punti di quel luogo eran buoni da farci passare un profugo come Renzo, e che Manzoni forse qui non ha voluto precisare, ma ha riassunto in pochi tratti tutto il senso di bellezza sparso su queste sponde deliziose, e su quest'acque.

Oggi al posto di quelle macchie e di quel bosco che Renzo aveva attraversato per scendere all'acqua ci sono bei campetti di granturco e di gelsi che arrivano fin quasi giù al fiume, là dove poi la ripa fa un salto in sottobosco. Ed è appunto da uno di questi salti che Renzo è sceso quando ha visto la barchetta del pescatore, che veniva adagio, contr'acqua, radendo la sponda.

E' disceso *subito per la più corta, tra i pru-*

IL CASTELLACCIO DI BELLUSCO.

(Fot. G. Galimberti)

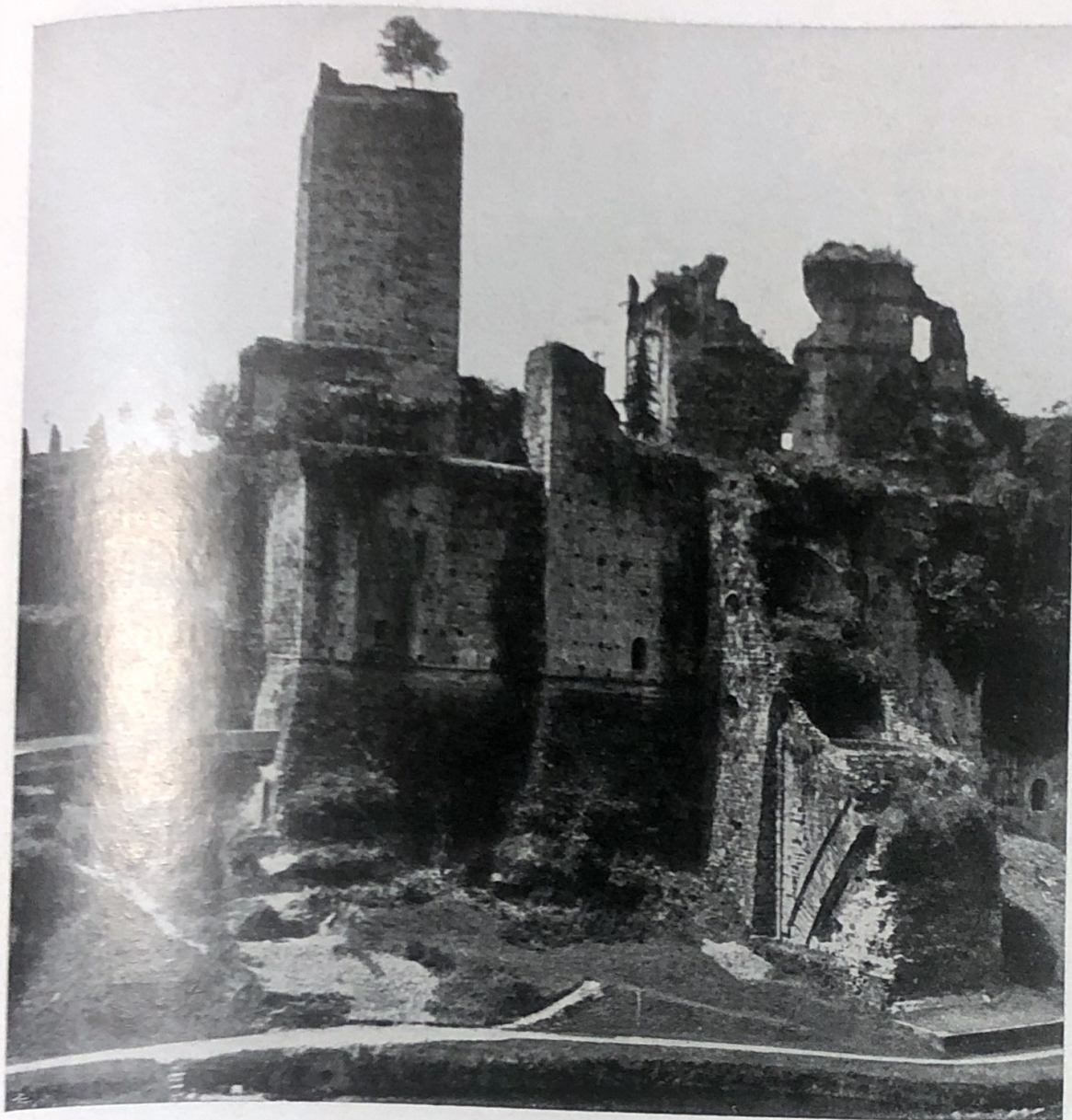
ni; è sulla riva; dà una voce leggiera leggiera al pescatore; e, con l'intenzione di far come se chiedesse un servizio di poca importanza ma, senza avvedersene, in una maniera mezzo supplichevole, gli accenna che approdi. Il pescatore gira uno sguardo lungo la riva, guarda attentamente lungo l'acqua che viene, si volta a guardare indietro, lungo l'acqua che va...».

A questo punto però il Manzoni è incorso, a mio credere, in un piccolo errore topografico. Bisogna rifarsi alla struttura dell'Adda, in quel punto.

Per un lungo tratto da Trezzo verso nord l'Adda scorre incassata fra due profondi versanti boscosi, più ampio e disteso quello della parte milanese, più ripido e solitario quello della sponda bergamasca. Ora io mi chiedo com'è mai possibile che Renzo trovandosi ancora sul fiume abbia potuto scorgere quella macchia biancastra che aveva veduto la sera innanzi appena arrivato all'estremità del piano e che ora gli appariva più distinta. Di essa, se ricordate, egli chiede conto al pescatore, quando è lì lì per approdare, e questi gli conferma essere la città di Bergamo. Ora per quanto io abbia girato in su e in giù quei luoghi mi sono convinto che in nessun modo dal fiume si può scorgere Bergamo, per via dell'altezza della ripa che intercetta qualunque vista da quella parte.

Guardo la vignetta del Gonin a questo passo del Romanzo. Vi si vede Renzo e il pescatore che remando si staccano da riva e sono avviati verso una serie di rive basse e cespugliose: figurazione che non corrisponde proprio per niente a quell'Adda che mi si presenta in quel punto, tutta incassata e severa, tra le due alte pendici boscose. Quindi anche questa testimonianza, che poteva esser decisiva, avendo il Gonin disegnate le sue illustrazioni sotto la guida del Manzoni stesso, non mi serve affatto per chiarirmi la questione del passaggio di Renzo. E va aggiunto che anche il mio Bindoni, sempre così accorto e sollecito, qui mi fa cilecca: tace, non spiega nulla e non s'è accorto dell'errore.

Che si deve pensare?

IL CASTELLO VISCONTEO DI TREZZO.

(*Fot. G. Galimberti*)

Questo, io credo: che, come ha fatto in altre parti del Romanzo, anche qui il Manzoni abbia voluto abbandonare quel rigore topografico che aveva seguito fin lì e, poichè come artista sentiva di averne il diritto, far un po' di sua testa.

In quel punto per un motivo estetico abbastanza chiaro e plausibile egli volle accomodare leggermente la natura, spianare quella ripa, per rivelare quasi magicamente la meta raggiunta di Renzo. La vista di Bergamo e quella specie di esultante saluto che Renzo manda alla città lungamente sospirata, a quella terra di San Marco che stava per accoglierlo e proteggerlo e avrebbe posto fine a tanti suoi trambusti, conclude con una tale opportunità artistica il racconto della fuga che davvero vien voglia di pensare che sarebbe stato un peccato se il Manzoni ci avesse rinunciato.

La bufera della paura è passata: Renzo è in salvo: giorni pieni di speranza si aprono davanti al fuggitivo. Ancora una volta la Provvidenza ha condotto in porto sicuro questo suo figliolo che crede in lei e a lei s'affida e s'abbandona.

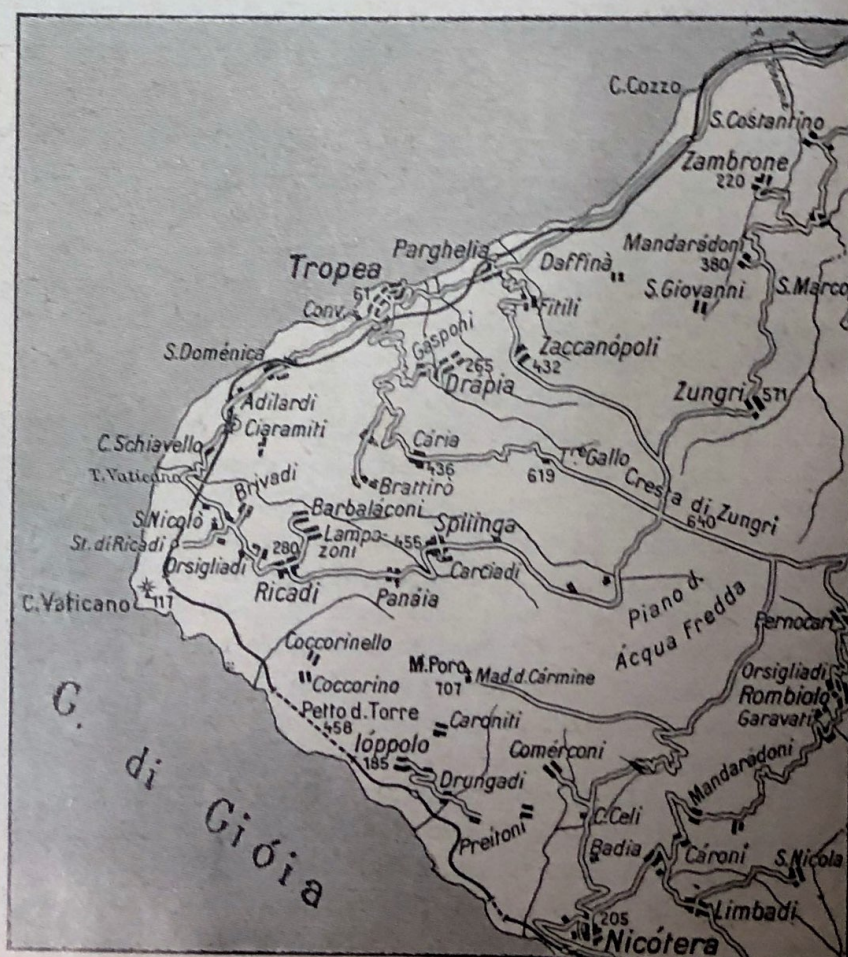
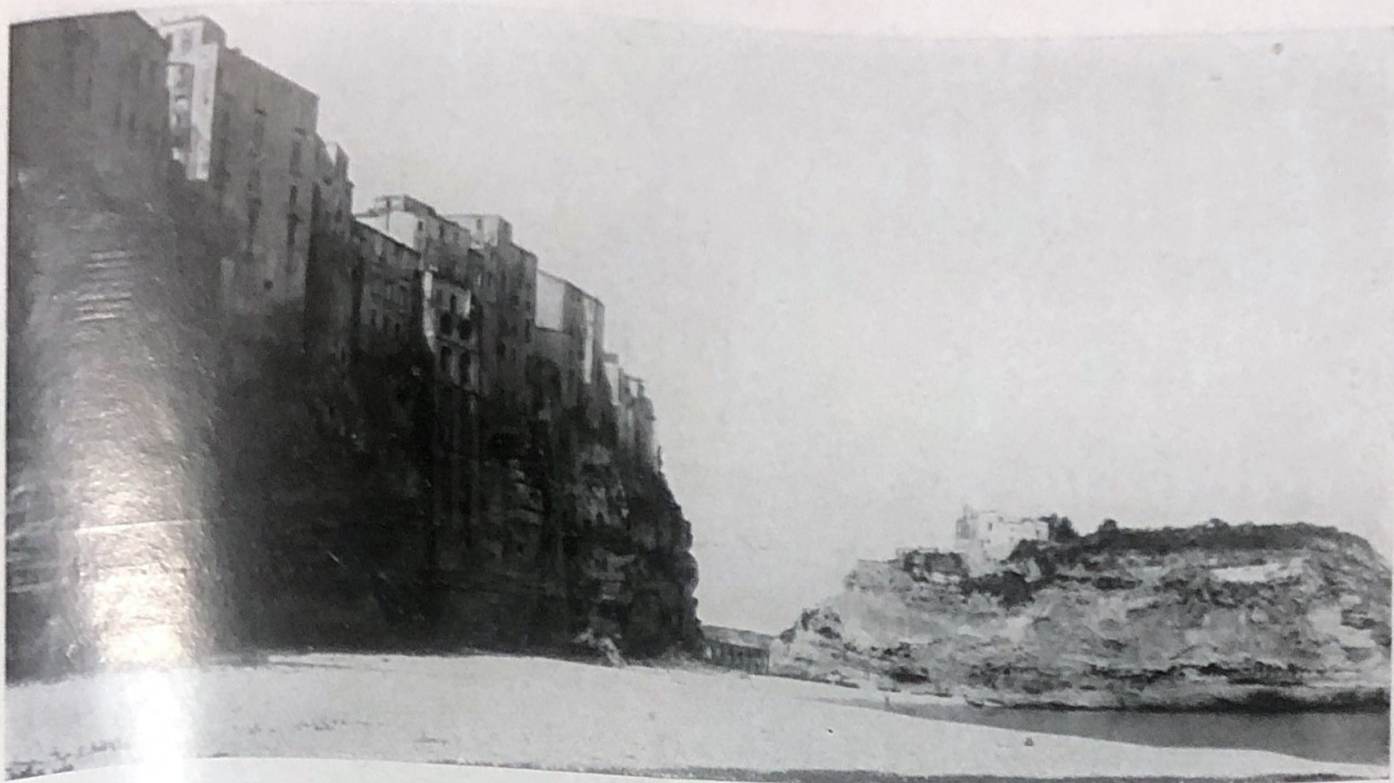
Forse per un esito siffatto, una volta tanto, il grande scrittore cattolico ha creduto di dover conformare la natura agli effetti della sua arte umanissima ed universale.

Giugno 1937-XV.

CARLO LINATI

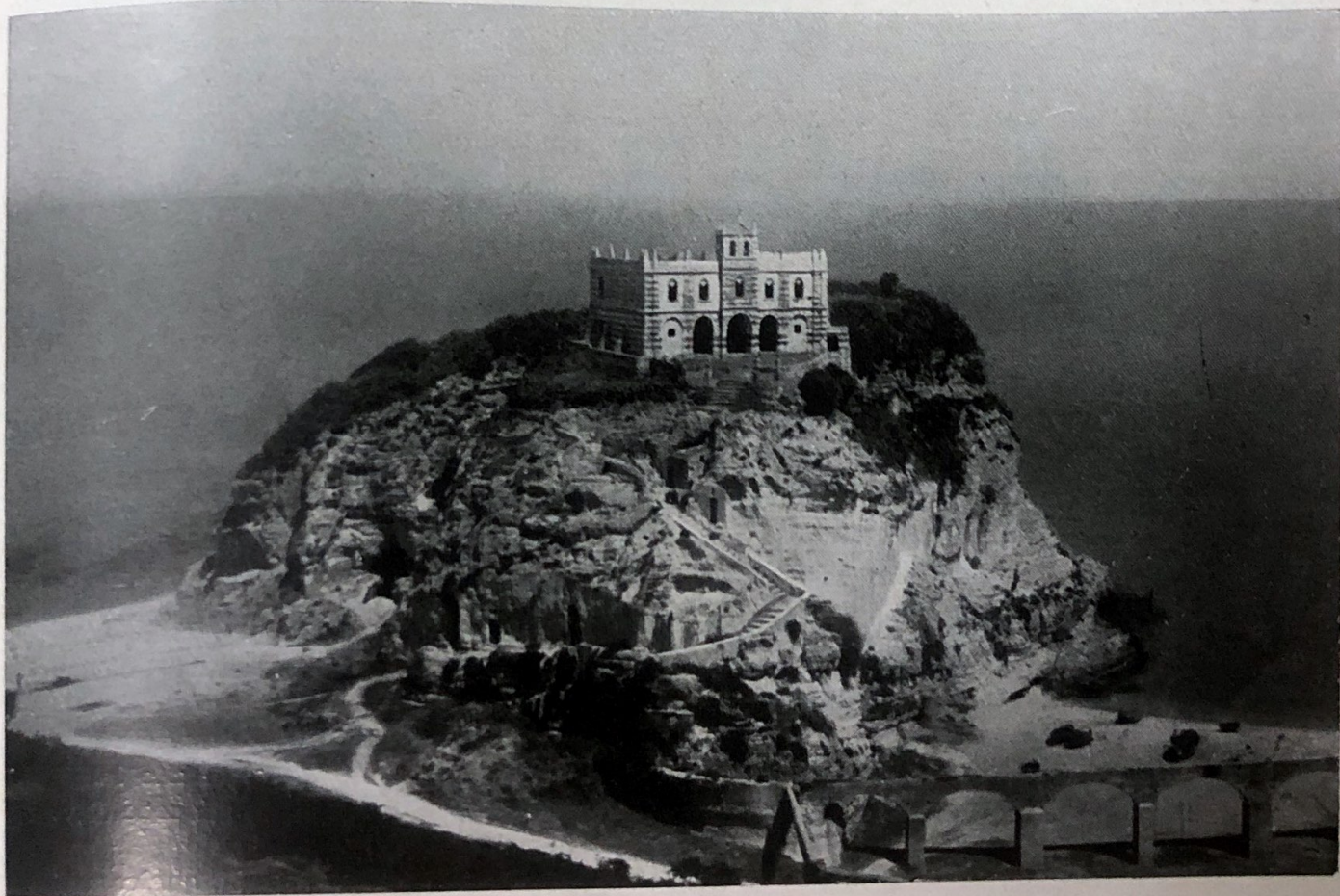
LA RUPE DI TROPEA CON L'ISOLA DI SANTA MARIA. *(Dal « Voyage pittoresque » dell'Ab. di Saint-Non)*

TROPEA IN CALABRIA

Consiglierei, a chi volesse iniziare bene da un punto costiero della Calabria un giro per questa regione così meravigliosa nei suoi aspetti naturali e così densa di richiami ad una storia lunghissima e complessa, di recarsi senz'altro nel tardo aprile o nel maggio a Tropea, minuscola e splendida gemma incastonata — l'immagine è vecchissima ma è sempre buona e in questo caso risponde perfettamente alla realtà di bellezza e di luce che vuole esprimere — nella fronte marina del breve anello perimetrale dell'altopiano vibonese. Tropea, per la fusione gentile che presenta di quasi tutti gli svariati elementi di natura, di arte e di storia, che formano il fascino particolare del turismo calabrese, è una mirabile introduzione all'itinerario di marine e di altipiani, di steppe fiorite e di boschi e giardini che condurrà poi alle bellezze grandiose e solitarie della Sila, delle Serre, dell'Aspromonte, del Vallo del Crati e del Pollino e che rivelerà l'interessantissimo aspetto storico-artistico delle piccole chiese basiliane e i tanti altri aspetti, o impensati o immaginati assai meno vasti e gustosi di quel che sono, di cui è ricca la regione nelle sue città, nei suoi lontani paesi, nelle sue silenziose campagne. A Tropea il paesaggio costiero calabrese si presenta

TROPEA VEDUTA DA EST, CON L'ISOLA DI SANTA MARIA. *(Fot. G. Isnardi)*

in una mitezza tutta particolare di forme che risponde all'abbassarsi e al restringersi del rilievo regionale nel piccolo altopiano vibonese dalla fronte nettamente terrazzata terminante, dopo un ultimo ripido gradino, in brevi tratti di bianca spiaggia arenosa. Tropea è al centro esteriore, poco lungi dalla svoltata decisa del Capo Vaticano, di questa piccola verde regione che ripete, quasi addolciti, i caratteri più salienti e maggiormente espressivi della più vasta regione in cui l'altopiano digrada dappertutto in terrazzamenti o al mare o alle depressioni costiere o a quelle dell'interno.

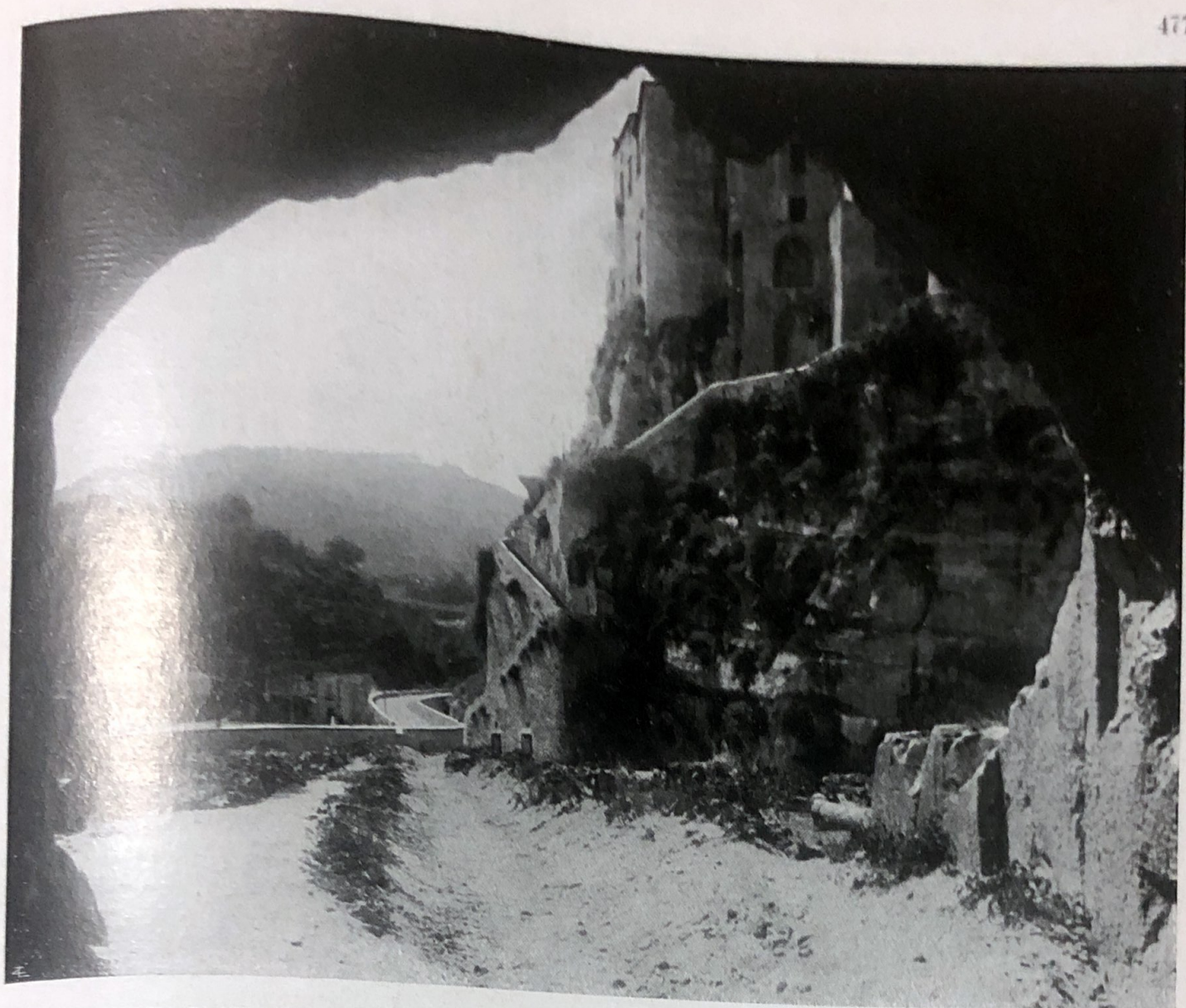
Giungendo a Tropea da settentrione lungo la costiera tirrenica, la pic-

L'ISOLA DI SANTA MARIA COL SANTUARIO. *(Fot. Delle Nogare, Armetti e C.)*

TROPEA, DA LEVANTE. (Fot. Delle Nogare, Armetti e C.)

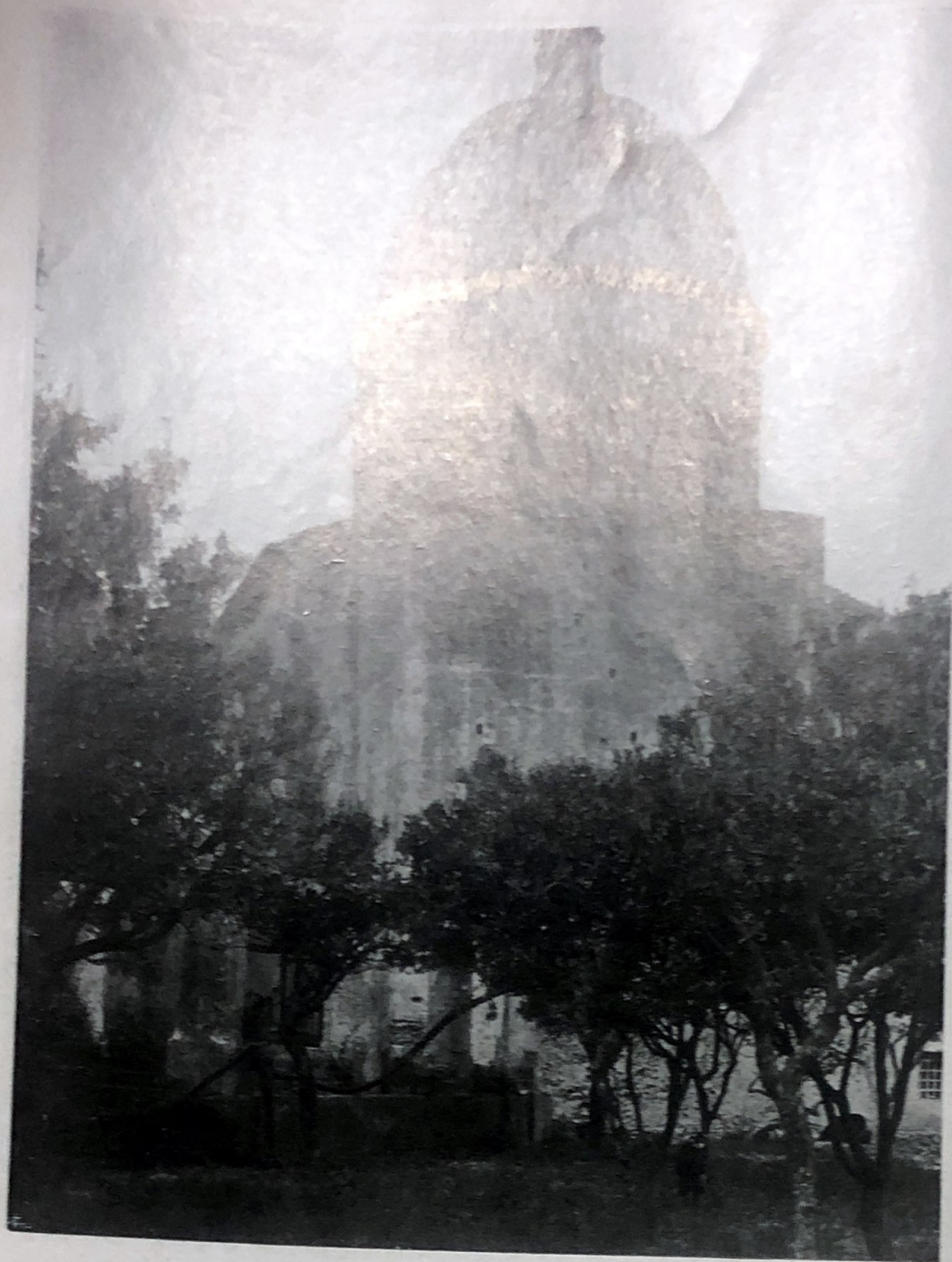
TROPEA, DA PONENTE. (Fot. Delle Nogare, Armetti e C.)

cola città si annuncia da lontano come una macchia biancastra su di una lunga rupe a picco sul mare, preceduta da un lembo largo e arcuato di spiaggia. Da vicino la rupe di arenaria giallastra, fittamente coperta in alto di case, appare come smembrata verso il mare in rupi minori, dalle quali si stacca il breve molo di un porto peschereccio. Dall'alto della via che conduce a Vibo Valentia, al contrario, la cittadina sembra posata su di una breve pianura protesa verso il Tirreno (su cui spicca sovente la sagoma triangolare dello Stromboli) e non si indovina il salto brusco di una cinquantina di metri che l'innalza sulla spiaggia. Un tempo l'abitato era cinto tutt'intorno di mura, delle quali si avverte soltanto il sito, entrando in città o dalla stazione ferroviaria o dalla carrozzabile costiera di levante per giungere presto nella piazza centrale e principale, detta di Ercole, dal *Portus Herculis* di Strabone e di Plinio il Vecchio, che pare fosse alquanto più a ponente dell'odierno porto tropeano e che fece fantasticare i buoni umanisti locali e calabresi sulle origini mitiche della città. Nella piazza, non bella in sè per pregi artistici, ma ricca di carattere con i suoi quieti palazzotti, la torricella dell'orologio e le piccole botteghe di prodotti paesani, e con la pennellata, in fondo, di un lembo azzurrissimo di mare, fu il «sedile» della nobiltà tropeana in tempi angioini, aragonesi e spagnuoli, quando la città fiorì splendidamente fra le altre della Calabria marittima, dando prove insigni anche di valore guerresco e meritando attenzioni e privilegi regali e, durante il dominio aragonese a Napoli, il titolo e le insegne di *regia*, che conservò sempre con orgogliosa compiacenza. Dalla piazza si inizia il giro per le viuzze della città e, pur essendo spesso trattenuti dal richiamo di bei motivi artistici, che sanno di stile e di epoca buona, offerti da grandi portali di palazzi, da colonnati e scale di vecchi cortili, da porte e facciate di chiese, si giunge presto al'orlo della rupe, dalla quale ci si aspetta facilmente di godere panorami bellissimi di spiaggia e di mare.

Proprio vicino all'inizio dell'orlo di levante sorge il monumento maggiore e più insigne di Tropea — la cattedrale normanna, contemporanea al ritorno dal rito greco al rito latino del clero e del popolo della città, già sede di vescovato sin dal IV o dal V secolo.

Subito la chiesa appare come qualcosa di re-

LA RUPE DI TROPEA, DA UNA GROTTA DELLO SCOGLIO DI S. LEONARDO.

(Fot. Delle Nogare, Armetti e C.)

centemente rifatto, nel distacco ancora netto di colore tra l'antico ed il nuovo. La facciata, tagliata in parte da una casa che mostra inferiormente una serie di begli archi acuti riempiti di muratura (l'antico episcopio, non ancora restaurato), ha un portale ogivale a falso protiro, in gran parte recente, e, a sinistra, un portale minore. Il fianco sinistro appare in basso come una sapiente rappezzatura di parti antiche, a doppia serie di false finestre alternativamente sovrapposte (motivo assai frequente nell'architettura normanna di Sicilia); in alto, al di là del tetto spiovente d'una navata, ripete in una serie unica di finestre un simile motivo di decorazione a conci chiari e scuri di pietra. Le absidi, tutte nuove, paiono anche un po' troppo ornate nel loro disegno e si vorrebbe quasi vederle coperte dalla bella vegetazione di rose che cresce al loro piede in un giardinetto chiuso da una cancellata. Al di là di essa si innalza, su di una costruzione contigua alla chiesa, una caratteristica cupola a grossi costoloni piatti, contrastante, ma in modo non brutto, con l'architettura del rimanente. L'interno, cui si giunge anche per una porta settecentesca lasciata gustosamente sul fianco sinistro, colpisce subito per la sua semplicità, quasi nudità austera, che lo fa parere più vasto di quel che è, nelle sue tre navate divise da due file di pilastri ottagonali di pietra (risultato del risarcimento e della ricostruzione dei pilastri originarii). Numerose belle opere d'arte adornano le absidi e le navate della chiesa, quali due statue marmoree gaginesche della Madonna e un prezioso ciborio di arte toscana del '400 che fa pensare alla grazia di Mino da Fiesole, due bassorilievi con l'Angelo e la Vergine dell'Annunciazione, uno con la Resurrezione, ed altri. Alta sopra la mensa marmorea dell'altar maggiore, sotto il nudo catino della grande abside, domina l'immagine della veneratissima Madonna di Romania, protettrice della Città, un quadro di tardo stile bizantino, forse del secolo XIII, che la pia tradizione fa risalire sino all'età delle lotte iconoclastiche. In una cappella superstite all'estremo della navata minore di destra, vicino al portale maggiore, spalanca le braccia scarne, chinando il volto doloroso dai severi tratti espressivi sul petto segnato di profondi solchi costali, un grande crocifisso di legno scuro, il famoso Cristo Nero di Tropea, bella e

LA CUPOLA DELLA « MICHELIZIA ». *(Fot. C. Hubacher)*

forte opera d'arte del secolo XV o del XVI, non si sa se toscana o napoletana, forse non senza influssi settentrionali. Dalla navata di destra si entra infine nella Cappella del SS. Sacramento, sormontata dalla cupola già veduta dal di fuori. Non tocca dal restauro, come in genere tutto il fianco sinistro, riproduce in piccolo le forme della Cappella di S. Gennaro nel Duomo di Napoli.

La visita alla Cattedrale, che va completata con uno sguardo ai preziosi oggetti del suo tesoro (uno splendido baculo pastorale d'argento cesellato e smaltato del sec. XV, che ha riscontro in uno del Duomo di Reggio Calabria e in un altro di Troina in Sicilia; oreficerie napoletane del Rinascimento e barocche; libri corali miniati; paramenti sacri del '600 e del '700 ecc.) lascia desiderosi di informarsi sulle vicende della chiesa e sulla sua recente ricostruzione, voluta dall'attuale vescovo Mons. Felice Cribellati, tortonese, e molto accuratamente operata, fra il 1927 e il 1931, dalla Soprintendenza Calabrese ai Monumenti. Per essa la Cattedrale fu ricondotta alle sue linee generali primitive, che erano quelle di una basilica latina triabsidata, con transetto non visibile all'esterno, costruita nel secolo XII, in piena età normanna, nello stile di altri monumenti religiosi ben noti di Sicilia e di Calabria. Oggi il monumento è qualcosa di intieramente nuovo rispetto a quello che era dieci anni fa, allorchè appariva sotto una veste pesantemente barocca di stuccature e di policromie in parte marmoree, con due file di cappelle laterali che avevano fatto scomparire le navate minori; nessun elemento decorativo, nella ricostruzione, che sia stato pensato ex novo e che non abbia la sua giustificazione in elementi già esistenti e ritrovati in misura tale da poter essere ripresi e completati. Il primitivo Duomo normanno fu costruito su di una area cemeteriale bizantina, allora alquanto appartata dall'abitato, i cui resti furono ritrovati durante i recenti lavori di ricostruzione, insieme con oggetti e avanzi di sepolcreti appartenenti alla *facies* delle famose necropoli dell'età del ferro rinvenute dal grande Paolo Orsi a Torre Galli, sull'orlo più alto e vicinissimo dell'altopiano vibonese. Poichè già si conoscevano epigrafi funebri trovate a Tropea nell'800 e studiate da G. B. Rossi e dall'Orsi, accennanti ad una comunità cristiana dei secoli IV e V (ricordata anche in lettere di S. Gregorio Magno) e poichè vi son resti di costruzioni romane nei dintorni della città, si può pensare ad una continuità più che bimillenaria del centro abitato di Tropea, cui la costru-

zione della bella chiesa venne a dare, sul principio di una nuova vita economica e politica di tutta la Regione, nuovo lustro religioso e definitiva importanza di città vescovile e nobiliare.

Proseguendo nel giro di Tropea, meglio se accompagnati da una delle non poche persone colte del luogo che additi e informi, si passa di chiesa in chiesa sempre trovando cose interessanti, talora di una semplice severa linearità di stile, più spesso di una bellezza alquanto vistosa di carattere paesano, ma che dà in complesso impressione tutt'altro che spiacevole. O è la piccola, quasi nascosta facciata della cappella di S. Demetrio, forse già sepolcreto di principi angioini, di un leggiadro gotico assai ornato, o sono i resti pure gotici della piccola chiesa del Monte di Pietà vicino al Duomo, o dell'Annunciata, a ponente della città, vicino al Cimitero; o sono, trionfanti dappertutto sui primi, i segni di età più recenti e sfarzose, rinascimento avanzato e barocco, come gli stucchi e il bel soffitto dipinto e intagliato pure dell'Annunciata o l'altar maggiore di questa stessa chiesa, o quello della chiesa della Sanità, annessa al pittoresco convento dei Cappuccini, o come i bei paliotti di altare intarsiati di vivacissimi marmi e gli stucchi a saporosi disegni policromi di queste chiese e, più ancora, di quella del Gesù; o gli intagli di ciborii, di tabernacoli, di stalli di coro, di cornici di quadri e di pale d'altare: tutta una ricchezza grandiosa di decorazione che dà segno di potenza e di sfarzosa devozione di famiglie signorili, di cure di vescovi e di ordini religiosi (Tropea ha una insigne tradizione francescana, ad esempio, e si gloria di un lungo soggiorno di S. Bernardino da Siena), di doni e di riconoscimenti di sovrani. La piccola Tropea conserva con gelosa fierezza queste testimonianze della sua passata grandezza, quando primeggiava tra le città tirreniche calabresi con la sua nobiltà potente e generosa, con i suoi abili marinai conosciuti dappertutto e chiamati anche a grandi imprese guerresche (duecento Tropeani combatterono gloriosamente, sotto la guida di nobili capi e su navi tropeane, nella battaglia di Lepanto), con il suo popolo di artigiani valentissimi nella fabbricazione di navi, di armi e di cuoiami, con le industrie domestiche — non del tutto spente nemmeno oggi — di tessuti e di coperte dai bei grossi disegni rilevati, le famose coperte di Tropea, note non solo in Calabria e nel Regno di Napoli, ma a Genova, a Firenze, a Trieste, ornamento anche ora e pregio di case di ricchi e di poveri.

UN LATO DEL DUOMO, CON LA CUPOLA SETTECENTESCA. *(Fot. Mons. Vescovo)*

PARTICOLARE DELL'INTERNO DEL DUOMO. *(Fot. Mons. Vescovo)*

TESORO DEL DUOMO: BACULO PASTORALE D'ARGENTO.

TROPEA VISTA DALLA MARINA. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

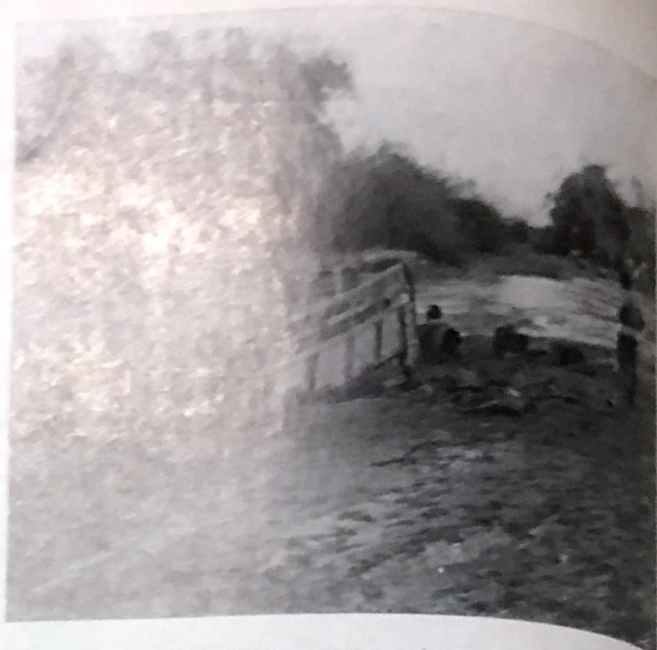
Ma gli spettacoli naturali, dopo la visita ai monumenti della storia religiosa e civile tropeana, tornano ad attrarre e a richiamare verso l'orlo estremo del terrazzamento. Conviene percorrerlo tutto, finchè si può, e affacciarsi da qualche casa della sua parte centrale per godere la vista intiera della spiaggia con l'isola di Santa Maria, un grosso scoglio tondeggiante e forato da caverne, che almeno da due secoli è stato catturato dal continuo avanzarsi dell'orlatura sabbiosa (appare già unito alla terraferma in una ingenua incisione del vecchio libro dell'abate Pacichelli, *Il Regno di Napoli in prospettiva*, del 1703) e che porta in alto un'antica costruzione, rammodernata nel lato verso la città, il Santuario di Santa Maria dell'Isola, già piccolo eremo benedettino. Per compiere bene la visita di Tropea bisogna poi percorrere in basso tutta la spiaggia, che si stende anche più larga a ponente, preceduta da un lembo di

terra coltivata a viti e agrumeti, continuando nelle « falaises » verso C. Vaticano, ove forse è da ricercare il « Portus Herculis », mentre a levante, dopo la larga insabbiatura del porto e il delta di un breve torrente, va a morire sotto le scogliere del bel terrazzamento di Parghelia, folto di case fra i densi agrumeti. Vale la pena anche di salire sull'alto dell'isola, per vedere di lassù la città vicinissima (ci descrive piacevolmente l'interessante veduta l'abate de Saint Non nel suo noto *Voyage pittoresque aux Royaumes de Naples et de Sicile*, parlando di una specie di castello diruto, con resti — tuttora esistenti — di architettura gotica, in cui egli e i suoi compagni passarono un breve periodo di quarantena dopo un loro approdo a Tropea in tempo di pestilenza, nel dicembre 1773); e, da ultimo, conviene recarsi ad ammirare lo spettacolo della città da levante, di fra gli uliveti a valle della strada costiera e della ferrovia, in mezzo ai quali sorge una bella chiesa pressochè abbandonata, dall'alta cupola e dalla nobile facciata di pietra, la cosiddetta Michelizia, cui va unita una delle tante leggende marinaresche di Tropea. Di lì la gentile città, che il buon vecchio Marafioti nelle sue *Cronache e Antichità di Calabria* dice *bellissima fra tutte le altre* della regione, e che Leandro Alberti nella sua *Descrittione di tutta Italia* non loda meno calorosamente, si offre nel suo nitido disegno di rupi, di case e di chiese, sporgendo vivacemente da un folto protendersi verso il mare di vegetazione ora argentea ora verde-cupa di ulivi, di querce e di agrumi, disseminata di bianche e rosse casette campestri. Il mare, di un intensissimo azzurro che ai piedi della rupe diviene perfetto smeraldo (le trasparenze e le tinte del mare sono una delle meraviglie di Tropea), fa da sfondo al quadro armonioso, sotto il cielo immenso, luminosissimo. Pare che la piccola città sogni ancora avventure di guerra e sfarzo di approdi regali, alta e fiera sulla pace assolata del suo minuscolo porto. Ci si stacca a malincuore dallo spettacolo, mentre nell'animo commosso si vien formulando spontanea, con l'addio, anche una promessa, che vorrebbe essere sicura, di un non lontano ritorno rinnovatore di gentili emozioni.

GIUSEPPE ISNARDI

PORTALE DELLA CAPPELLA DI S. DEMETRIO. *(Fot. Soprint.)*

AFFRESCO NELLA CHIESA DI S. DEMETRIO. *(Fot. C. Hubacher)*

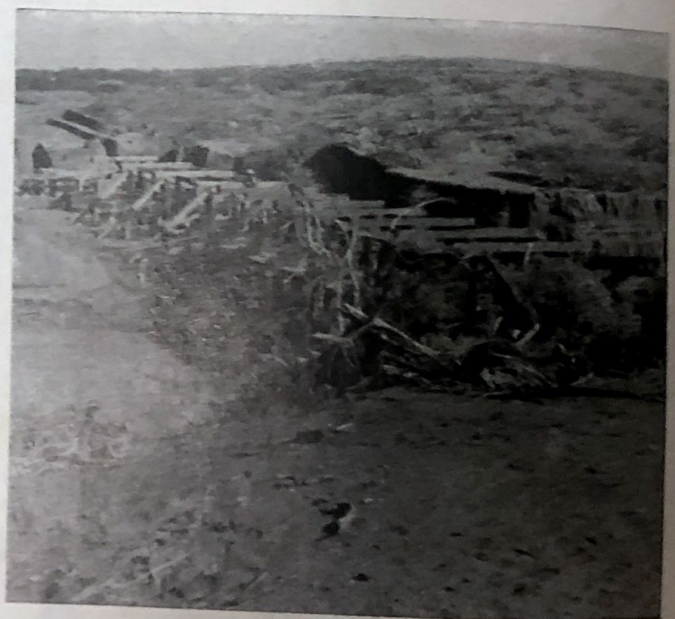
GUADO DEL GERRER NEI PRESSI DI HAMANLEI: LA MACCHINA E' QUASI PASSATA, MA SUL PIU' BELLO S'E' SPENTO IL MOTORE.

CATASTROFICI EFFETTI DELLA PIENA DELL'UADI AUALDIGHIESI PRESSO SCECH HOSC: L'AUTOCARRO E' AFFONDATO NELLA FANGHIGLIA.

ALTRO IMPANTANAMENTO DELLA MACCHINA DEL NOSTRO COLLABORATORE PRESSO AFGOI ADDO, NELLA REGIONE DEL TUG FAFAN.

IL TORRENTE FAF A GABREDARRE: PIU' CHE ACQUA E' FANGO CHE SI ROTOLA, STRARIPANDO FIN SULLE STRADE VICINE...

In A. O., mentre la civiltà fascista avanza...

Ecco una piccola documentazione della necessità di affrontare con mezzi grandiosi il problema stradale in A. O. Queste semplici istantanee, trasmesseci dal nostro inviato, dimostrano in quali condizioni si svolge ora il traffico in alcune parti delle terre conquistate. Ma, come tutti sanno, ciò avverrà ancora per poco: ovunque si lavora — seguendo il poderoso programma tracciato dal Duce — con ritmo febbrile e con decisione fascista.

(Fot. G. Vota - Maggio 1937-XV)

IL PONTICELLO SUL GERRER, PRESSO HAMANLEI, ALL'IMBOCCO DEL GERRER NEL TUG FAFAN, E' STATO ASPORTATO DALLA PIENA.

PERUGIA E GLI STRANIERI

« L'ALVEARE UMANO, CHE ALLE ORE SPECIALMENTE DI PRIMA SERA RONZA NEL BUGNO DI QUESTE PIETRE ETRUSCHE, ROMANE E MEDIOEVALI... » *(Fot. Stefani)*

Quando, a luglio, nelle altre città la vita si dirada, per il consueto processo di rarefazione estiva, in Perugia si fa più intensa e viva. Città magica, che si rivede ogni volta con un sentimento di cordiale stupore e il desiderio di non partirsene più. L'alveare umano, che alle ore specialmente di prima sera ronza nel bugno di queste pietre etrusche, romane e medioevali, non appena sopraggiunge la nuova stagione ronza assai più forte del solito: ed è ronzio di voci diverse, come appunto accade nei giardini in fiore e in frutto.

Non è cosa nuova, anzi questo fenomeno di affollamento tipicamente primaverile ed estivo è nota dominante, come tutti sanno, delle città italiane più famose per le varie loro attrattive, d'arte, di storia o di paesaggio: che son poi quasi tutte. Si sgombrano d'Italiani che vanno al mare o ai monti, e si riempiono di stranieri, che vengono d'oltre mare o d'oltre monte.

Ma gli stranieri di Perugia non sono quelli delle altre città: si vede sùbito. Non hanno l'aria

LA R. UNIVERSITÀ PER STRANIERI IL GIORNO DELL'INAUGURAZIONE DELL'ANNO ACCADEMICO. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

incantata o annoiata, secondo i temperamenti e le pose, dei visitatori per diporto. Non mostrano segni di curiosità, saputa o svogliata, d'imbarazzo, disagio, fretta, e quel particolare sentimento della gente nuova venuta, che è uno strano miscuglio di ritrosia, petulanza e impertinenza. Lo straniero ha un modo tutto suo di esercitare i propri diritti. Gli stranieri di Perugia, che tu incontri a comitive nei caffè di corso Vannucci, nei giardini Carducci, in piazza Fontebraccio, han già assunto il colore dell'ambiente, si mescolano ai cittadini nella maniera più naturale, han perduto o attenuato di molto quel modo di gestire e parlare che li distingueva dai padroni di casa, parlano delle opere d'arte cittadine con la semplicità di chi le conosce per abitudine, hanno imparato i ripari più sicuri dal vento che su questo promontorio sgonfia gli otri suoi più turbolenti, e perfettamente sanno che c'è a San Pietro una curiosa firma di Giosue Carducci.

Il gran monello la disegnò con grossa matita sotto l'arco del bel poggiolo, che alto e solingo dall'abside del tempio guarda su l'immenso azzurro e il verde piano della valle tiberina: e ci aggiunse la data, 1872 mi pare. I frati benigni, che san molto perdonare, han cancellato intorno alla firma illustre la bruttura delle centomila firme oscure, hanno isolato entro un alone di bianca calcina, quasi sacro, il nome del cantore di Satana, l'han messo sotto vetro, a guisa di reliquia. Ne han fatto un monumento nazionale, e compiuta la visita alle pitture del tempio illustre, ti conducono a vedere, con orgoglio innocente, il prezioso cimelio.

Questi forestieri, che han l'aria di chi si trova in casa propria, effettivamente stanno in casa propria. Sono gli studenti dell'Università per gli stranieri, e la vita di Perugia non è possibile ormai staccarla dalla vita della sua scuola internazionale.

Nacque questa scuola dieci anni or sono: e la inaugurò con un discorso romano e imperiale Benito Mussolini. Per un'Università, dieci anni sono i primi passi; i nostri atenei contano l'età loro a secoli; ma in dieci anni quest'Università è diventata ben adulta, ha fatto le ossa e i muscoli, ha raggiunto una rinomanza mondiale: ha insomma, così giovane, una storia. Il numero degli allievi che la frequentano s'è moltiplicato rapidamente: 205 il primo anno, 720 l'anno scorso. Cominciarono a venire da ventitrè paesi; ora vengono da una trentina e più. Non sappiamo quanti istituti europei di questo genere, anche tra i più celebri e celebrati, ne contino altrettanti. Contribuisce, non c'è dubbio, il fatto di trovarsi quest'Università in Italia e di esser Perugia la città che la ospita: di trovarsi cioè in un paese dove il venire e il dimorare è gradevole ai popoli di ogni lingua e latitudine, e di essere Perugia, in paese tanto ricco di attrazioni e tradizioni, una città meravigliosa in cui spiriti e forme raggiungono, in perfetta armonia, il clima delle creazioni eterne. Ma è merito pure dell'insegnamento, umanistico e attuale nello stesso tempo, svolto con vedute larghe, che abbracciano insieme cultura e pratica della vita. A parte le lezioni più propriamente scolastiche, si procede negli altri corsi per le grandi strade letterarie, storiche e filosofiche,

« QUESTI FORESTIERI, CHE HAN L'ARIA DI CHI SI TROVA IN CASA PROPRIA... » *(Fot. Stefani)*

R. UNIVERSITÀ PER STRANIERI: SALA D'INGRESSO. (Fot. Alinari)

segnate dalle pietre miliari dei capolavori, e si cerca di evitare l'intrico dei viottoli puramente critici o aneddotici, utili magari altrove, ma che qui riescirebbero alla confusione e alla dispersione della buona cultura. Proiezioni artistiche, concerti, rappresentazioni teatrali tengono vivo l'insegnamento, e lo rallegrano passeggiate periodiche nei dintorni della città, che sono, come tutti sanno, una galleria di lieti poggi, di monumenti insigni e di sacre spelonche.

Chi abbia il gusto delle statistiche, e sappia leggerle, gliene mettiamo qualcuna sotto gli occhi. Il primo anno il maggiore apporto fu dato dagl'Inglesi (43 allievi) seguiti, alla pari, da Americani del nord e Svizzeri (35); i Tedeschi erano appena 11, come gli Olandesi, 24 i Francesi, gli Ungheresi non più di 6, cinque uomini e una donna. Per qualche anno gl'Inglesi seguitarono a tener fermamente la testa, aumentando anzi il distacco dagli altri, che via via scemavano. Poi cominciarono a salire Tedeschi e Ungheresi specialmente, e gl'Inglesi calarono. Nel 1936 il primato è tenuto dai Tedeschi (114) e dagli Svizzeri (112) seguiti da vicino dai Francesi (100) e un po' da lontano da Ungheresi (77) e dagli Americani del nord (76). Ci sono, tra i più lontani, due Lèttoni, due Finlandesi, un Russo, un Norvegese, un Turco, un abitante del Libano. Molti gli Italiani delle isole egee. Donne e uomini si equivalgono nel numero, con una leggera prevalenza femminile. Si può notare un curioso contrasto tra la Svizzera, l'America, la Francia, che mandan molte più donne che uomini, e l'Ungheria, che di uomini ne manda il doppio delle donne. Paese, si direbbe, più pratico e meno dilettantistico.

Il beneficio e il benessere prodotti da istituti come questo saltano agli occhi di tutti, e non se ne parlerebbe se il compimento del primo decennio non fosse stata una festa per l'Università perugina, che lo ha celebrato nel modo più utile, crescendo: costruendo, voglio dire, nuovi edificî — grazie soprattutto a quel milione donato dal signor Frederic Thorne-Rider, cittadino americano — da aggiungere all'antico palazzo Gallenga, antico e solenne e spazioso come una reggia, ma ormai incapace. Bisogna aver tenuto qualche lezione in queste aule per dire con quanta attenzione e intelligenza gli allievi seguano il discorso, come essi amino apprendere, discutere, ricercare, ammirare, esser convinti, formarsi su ogni oggetto un'idea propria.

Se ne vanno con rammarico. Tornano volentieri. Tornano accompagnati. Fan propaganda. Per questo i corsi, che nel programma iniziale dovevano essere esclusivamente estivi, son diventati anche primaverili e autunnali, allargando i campi dell'insegnamento e accrescendo il numero degl'insegnanti, tal-

R. UNIVERSITÀ PER STRANIERI: UN'AULA. (Fot. Alinari)

R. UNIVERSITÀ PER STRANIERI: SALA DI LETTURA. *(Fot. Alinari)*

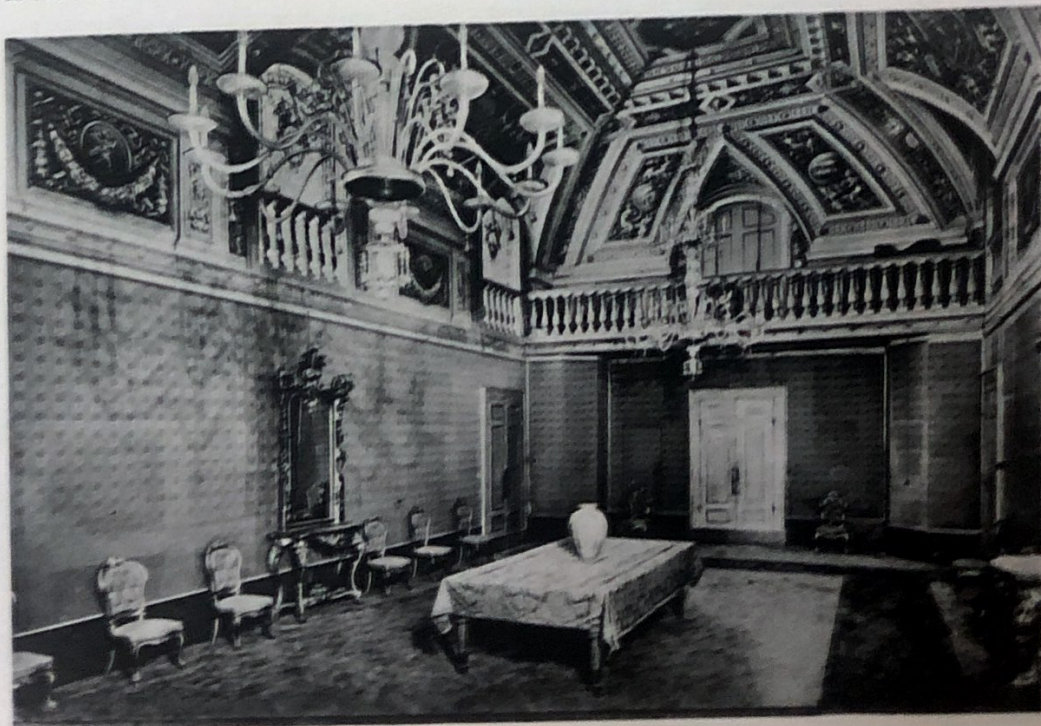
chè ora si può dire che la scuola è aperta tutto l'anno. Superati gli esami e conseguito il diploma, i giovani non tornano più. Vanno a insegnar poesia e lingua nostra ai loro conterranei. Seicento maestri sono usciti sino ad oggi da questo vivaio, e s'è visto come i frutti sian buoni, poichè è stato di recente instituito in alcune nazioni, dove non era mai apparso, l'insegnamento della lingua e della letteratura italiane. In Ungheria il diploma rilasciato dall'Università perugina è titolo di preferenza nei concorsi relativi.

Andandosene, questi giovani portano in cuore un grato ricordo del Paese che li ha ospitati, educati, divertiti e sorretti con borse di studio: il buon ricordo poi nell'attività loro quotidiana non può non diventare amore. Essi conoscono l'Italia, come una pigra eredità mentale vietava al solito turista di conoscerla, e sanno che tra l'Alpi e il Mediterraneo non si estende solo uno sconfinato e vago ossario di rovine e rottami, un'incomparabile bottega d'antiquario, un museo unico al mondo. Sono scintille d'italianità sparse nei cinque continenti, che si tengono volontariamente accese. Quando soffino venti avversi quelle scintille non si spengono, ma propagano tutt'intorno il loro fuoco.

Altro benefizio è portato dalla familiarità che acquistano tra loro giovani venuti qui da ogni nazione, anche da quelle che alle frontiere si fanno il viso dell'armi. Una signorina svizzera ha scritto e pubblicato che molte false idee su la Germania le ha modificate stando a Perugia, e « certamente parecchi Svizzeri non si sarebbero decisi a studiare il prossimo semestre in Germania, se non fosse intervenuta l'amicizia con Tedeschi, studenti a Perugia ». Un Ungherese ha attestato che « questa è solo in principio un'Università per stranieri: alla fine dei corsi essa è un'Università di fratelli e di amici ».

La giovinezza è cordiale ed entusiasta: e se il mondo fosse abitato solo da giovani ci sarebbero certamente meno guai. Quello che si chiama interesse della politica e politica degli interessi qui è messo in disparte da più gradevoli distrazioni. Russi e Ungheresi, Giapponesi e Tedeschi, Francesi e Polacchi, Americani e Belgi si trovano qui adunati a mangiar lo stesso pane spirituale, che non è proprio una frase: gente che incontrandosi per un'altra strada non si farebbe il saluto, e innanzi a uno sportello si darebbe di gomito. Il fatto di sedere allo stesso tavolino, di leggere nello stesso libro, di guardare in faccia lo stesso insegnante, di scandire le prime parole di una stessa lingua, inciampando magari negli errori medesimi, estranei per tre mesi o per tre anni a ogni altra occupazione, li collega in una convivenza

(Fot. Alinari)

R. UNIVERSITÀ PER STRANIERI: UN SALONE.

GLI STUDENTI DELLA R. UNIVERSITÀ PER STRANIERI RECITANO UNA COMMEDIA DI CARLO GOLDONI. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

e in una concordia che il tempo non scioglierà assolutamente mai più.

Rivalità non c'è, perchè questi giovani non si troveranno insieme a battere su la stessa incudine nè a tirare acqua allo stesso pozzo. Non si isolano, perchè l'età loro domanda e suggerisce solidarietà. I malintesi non diventano malanimi. Cementano questi anni di formazione con un cemento che può resistere ai terremoti e preservare dalle corrosioni. Accolgono un sentimento di umanità che soverchia i mutevoli dissidi e contrasti nazionali. In questa vecchia Europa senza pace Perugia può seminare una semenza d'idealità. Piccolo pugno di semenza, ma non da trascurare. Le vie della salute partono spesso da una callaia.

MICHELE SAPONARO

GLI STUDENTI DELLA R. UNIVERSITÀ PER STRANIERI IN GITA AD ASSISI.

Arch. Fot. T.C.I.)

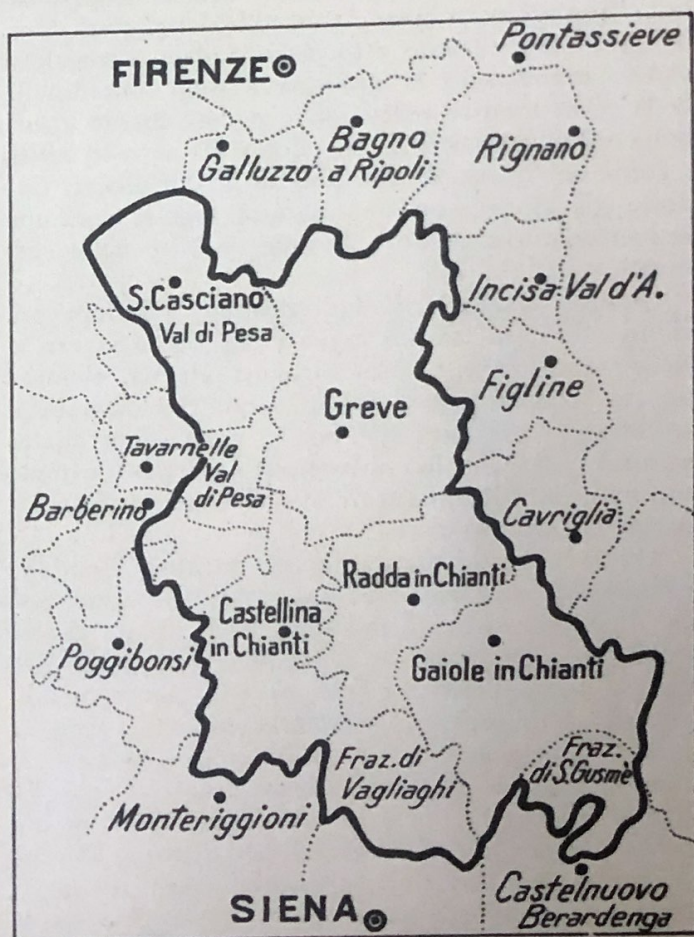
(Fot. S. Bricarelli)

« ... LA LUCE STESSA È SEVERA, QUASI ACCIGLIATA... »

CHIANTI

Questa regione è chiusa da una barriera di monti. Non sono erti ma selvaggi e custodiscono tante memorie, e così gelosamente, che la luce stessa è severa, quasi accigliata. E le memorie fanno da fortezza. S'è cacciata da secoli nelle valli ed è animata da una vita segreta a cui bisogna essere iniziati. È il Chianti storico, ripartito anticamente in terzieri: il terzo di Gaiòle, il terzo di Radda, il terzo di Castellina. Con mura e torri merlate e con lo stemma del gallo nero in campo giallo, lo raffigurò il Vasari nel soffitto del Salone dei Cinquecento, ponendovi accanto la data « *Anno salutis MCXCVII* ». Questo nome Chianti, sotto il simbolo del gallo, ha qualcosa di sonoro, qualcosa che canta.

Canta anche secondo il Repetti se, com'egli reputa, l'origine del nome deve ricercarsi nella voce latina *clangor*, ossia squillo di tromba, strepito e gridìo di uccelli; nome « quasi nato dall'antico stato agreste della contrada coperta di selve e forse un dì destinata alle clamorose cacce baronali ». E, di due famosi castelli della regione, Brolio significherebbe parco di selvaggina, riserva di caccia; e Montagliari sarebbe detto *a monte aliphaeario*, monte produttore di alifèi, ossia di quella specie di quercia che non fa ghianda.

Comunque, boschi e castelli in grande.

DELIMITAZIONE STORICO-GEOGRAFICA DEL CHIANTI.

«... DI DUE FAMOSI CASTELLI DELLA REGIONE, BROLIO SIGNIFICHEREBBE PARCO DI SELVAGGINA, RISERVA DI CACCIA... » *(Fot. S. Bricarelli)*

Anticamente i boschi comandavano. Coprivano le colline e circondavano i castelli dei signori. Ora, in quelli che restano attorno ai ruderi, i maialetti vanno mangiando la ghianda e una contadinella fa la calza mentre bada poche pecore magre e una giovenca inselvatichita. Si odono di tanto in tanto i colpi dei boscaioli che abbattono gli alberi. Cadono gli alberi con una dignità regale, con una reticenza muta. A buio si vede l'albore delle carbonaie.

Quando il paese si addomesticò, i boschi più vicini alle case furono tagliati per poter vivere al sicuro dalle bestie e dai birbanti. Prima, essendo un po' briganti gli stessi padroni dei castelli, il selvatico faceva comodo; poi fu bene veder chiaro intorno casa. Con le coltivazioni a portata di mano cominciò la villeggiatura civile e le macchie si appartarono imbronciate.

Ma la regione ha mantenuto carattere feudale. È sobria e rupestre. Le case coloniche sono raffazzonate sopra mura massicce e speronate di castella, si confondono col masso che affiora. E i sassi si confondono coi branchi delle pecore a meriggiare. Il querciòlo, il pinacchiotto, l'olivo giovinetto, nati spesso da vecchi tronchi e nutriti da una terra piena d'esperienza, sono nati vecchi. La vite vi alligna stenta e attorta, ma il vino di cui è avara serba in abbondanza spirito e aroma. L'erba vi spunta rara, ma nutre il bestiame più di quella acquosa e gonfia di padule. E le coltivazioni sembrano parvenza di coltivazioni. Di tutto s'approfittano: d'una lingua di terra lungo un torrente, di una povera spianata ostacolata dal sasso. D'ogni cosa ce n'è quel tanto che basta per il sostentamento del corpo e dello spirito. E a causa delle poche essenziali che dànno al paese un tono di armonia maschile e scarnita, pare di dover custodire con più amore le coltivazioni avare, i grappoli piccoli e coloriti, le pecore magre, i porcelli setolosi coi grifi puntuti, coriacei e selvatici come cignalotti. Da questa semplicità tutto esce enormemente amplificato.

I «popoli» aggrappati alle pendici, con le case appuntellate per gli smottamenti, svegliano il giorno scampanando. Scampana un monte, scampana una valle. Quelle case hanno tutte una ragion d'essere. Fanno paese. Sono complete da ogni lato, e querci e cipressi le continuano giù giù confondendosi col macigno, di modo che par che tutto nasca naturalmente dal monte e ne faccia parte, nè vi sia differenza tra muro e vegetazione, talmente ogni cosa è forte e petrigna. Tutte le case hanno la loro torre mozza, ed è come se fosse sempre stata così per una forza che ne impedisce lo slancio, che la tiene attaccata alla terra. L'edera che le riveste pare una gora d'ombra. Case di pietra che hanno cento e cent'anni, a portici, a volte, a piccionaie, del tempo in cui eran qui contadi e baronìe. Case nate nel giusto punto e nel giusto clima e che, anche se nascoste dal bosco o dalla notte, fanno sentire il loro pietrame nell'ombra, come qualcosa che dà ossatura all'ombra. Fin dove la natura e la vegetazione petrigna ne seguitano l'architettura? E anche la luce, da noi, fa da architetto? Per luci e ombre,

disposte e accettate con classica serenità, le mura e le balze son seguitate e rimandate di monte in monte; chè tutta la terra, sasso o fogliame, è da noi costruzione.

Le pievi si levano, invece, isolate ed ermetiche; ma di là da un portone serrato s'apre un chiostro segregato e tranquillo dove pare raccolto tutto quello di cui l'uomo ha bisogno, in misura parca e confortante: un po' di sole, un po' d'orto, un po' di pollame, un po' di fiori e una gran pace posata tra i muri del chiostro. Sotto le navate c'è sizza d'umido. L'umido rigenera l'odor della calcina recente con cui sono state rimbiancate le pareti che conservano, sotto l'intonaco, antiche e paurose pitture murali e capitelli di pietra serena. Nessuna comunicazione col di fuori. Pare l'altra faccia, la faccia interiore, profonda, l'anima di questa regione che conserva tante gelose memorie, quella che sa d'ombra e di pietra.

Le ville (anticamente i castelli: le mura fanno la spia) son quasi sempre serrate. Quel che conta è la fattoria. Intorno alla fattoria c'è poco giardino,

« LE CASE COLONICHE SONO RAFFAZZONATE SOPRA MURA MASSICCE... » *(Fot. S. Bricarelli)*

« LA VITE VI ALLIGNA STENTA E ATTORTA... L'ERBA VI SPUNTA RARA... » *(Fot. S. Bricarelli)*

« CASE DI PIETRA CHE HANNO CENTO E CENT'ANNI, A PORTICI, A VOLTE... » (*Fot. Alinari*)

« TUTTE LE CASE HANNO LA LORO TORRE MOZZA... » (*Fot. Alinari*)

« ... PARE DI DOVER CUSTODIRE CON PIÙ AMORE LE COLTIVAZIONI AVARE, I GRAPPOLI PICCOLI E COLORITI, LE PECORE MAGRE... » *(Fot. S. Bricarelli)*

un pergolato, una panca di pietra, del selvatico e qualche fiore nato per miracolo dall'abbandono: qualche fiore stento, che a primavera s'accende come un lumino e manda un profumo quasi carnale.

Quando, d'inverno, le notti sono fonde e la fattoria n'è assediata, è un imbarcarsi per la notte come per un viaggio. Una volta chiusa, la porta esterna si apre con sospetto. Se la campana si agita, una donna, di dentro, interroga con una voce che sembra un lamento. Spesso è il vento a far suonare la campanella. Sul focarile pisola un uomo: un'ombra rustica e maestosa come un rudero. Sulla tavola c'è un fiasco e un lume. Ogni tanto il fiasco si china pacatamente, il vino cala pian piano, si placa. Mentre, sotto le grandi volte, a terreno, dorme ritto il cavallo, ruminano le vacche e invecchia, dentro le botti, il vino.

D'estate, il sole fa da padrone per quelle piagge scarnite. L'ombra bisogna ricercarla in casa, dentro le mura massicce, mentre fuori cantan le cicale e l'uva matura. Gli uccelli, fasciati dalla gran calura, mandano qualche rado e fioco cinguettìo, quasi affogato in gola. Tubano i piccioni vicini, sulle grondaie. Appaiono sui muri le loro ombre calde. Sfiondano oblique dietro le persiane, si baciano, si battibeccano, tenendosi in equilibrio sugli scrimoli, con le ali. Un moscon d'oro è sospeso per l'aria, in vibrazione, come un atomo di sole. Un coccodè rugginoso intormentisce la quiete meridiana. È il silenzio che parla: il silenzio delle forze ingenue della natura, di cui ogni attimo è solenne.

Quando la via comincia a salire al borgo, i boschi si ritirano. Dalla passeggiata che gira attorno alle mura che racchiudono il borgo vecchio, di volto medioevale, si offre una veduta grande e serena: una cerchia di monti severi, quelli che chiudono la regione e fanno ombra. Sono tanto silenziosi e profondi che t'invadono la veduta, ti si dilatano e ti si placano nella mente e a poco a poco ti par di sognare. Leggende e paure non ce n'è. Il paese è troppo sobrio e maschio. Si raccoglie sui monti e si spalanca nell'animo.

Ma imboccando l'antica porta nelle mura, con la ruga in salita, dall'immassicciato sconnesso, t'accompagnano le facciate nere e stemmate dei palazzotti. Le botteghe hanno gli usciolini modesti, e quella più fornita ha nella vetrina una matassa di filo, un salvadenaro di terracotta, una lampada funeraria, qualche candelotto e un salame. Sul banco c'è un bicchier di vino e una forma di pecorino fresco. Un macellaio tiene appeso fuor della porta un agnello col capo mozzo e la ferita che ha il sangue rappreso. È la prima veduta per chi entra dentro le mura, e hai subito l'impressione di qualche supplizio medioevale. Un cane da lepre fiuta per aria con lieta brama di strage. Da un vicolo che sfocia nella valle viene odor di boschi, di pecore e di latte. E scende, barcollando con fierezza, un barroccio carico di vino infiascato.

« QUELLE CASE HAN TUTTE UNA RAGION D'ESSERE. FANNO PAESE. » *(Fot. S. Bricarelli)*

« L'OMBRA BISOGNA RICERCARLA IN CASA, DENTRO LE MURA MASSICCE... » *(Fot. S. Bricarelli)*

« QUANDO LA VIA COMINCIA A SALIRE AL BORGO, I BOSCHI SI RITIRANO. » *(Fot. S. Bricarelli)*

« LE PIEVI SI LEVANO, INVECE, ISOLATE ED ERMETICHE... » *(Fot. S. Bricarelli)*

Chè saper disporre i fiaschi sopra il barroccio è una grand'arte. E quelli che vengono a caricare il vino alla fattoria si metton di punta per fare a chi è più sapiente. È un'arte come quella di saper tirare su ben lunate le corna delle giovenche, abbicare il fieno in piombo, costruire i muri a secco. Il lavoro comparisce di più la mattina, quando il primo sole è prezioso e la gente alacre. Poi il mattino s'allontana e si perde. L'aria diventa bassa. Il desinare si prolunga. Si allentano le fusciacche. Pare un'altra giornata. E quella che è lì attorno al fiasco, a lodarne il profumo, il frizzante, il vellutato e la gagliardìa sincera, pare gente monumentale. Il vino cola dal fiasco con maestà, con un che di lentamente imperioso. E quando il vino comanda, lo fa sul serio. Poche cose sono così comprese della loro nobiltà. È una serietà gioconda e consapevole. E chi beve non è fatuo, bensì allegro e di buon animo, come chi comunica per le radici con la natura, come chi si immedesima un elemento vitale, un concentrato di forza solare. È

(*Fot. S. Bricarelli*)

« ... DALLA PASSEGGIATA CHE GIRA ATTORNO ALLE MURA... SI OFFRE UNA VEDUTA GRANDE E SERENA... »

(*Fot. Alinari*)

« LEGGENDE E PAURE NON CE N'È. IL PAESE È TROPPO SOBRIO E MASCHIO. »

« È CHE IL VINO HA BISOGNO DI UN AMBIENTE AUSTERO... » *(Fot. Alinari)*

che il vino ha bisogno di un ambiente austero, vuol esser circondato da ogni pompa e rispetto. Anche il luogo dove vien conservato ha da esser decoroso, e la cantina è il più decoroso di tutti. Nudo, ermetico, solenne.

I cavalli zampano nella stalla tra nuvoli di mosche. Si tirano le corde, si stende l'incerato. Eccoli fuori: uno massiccio e savio, uno per trapelo. Borchie, sonagliere, specchietti, penne e reti per le mosche. Il convoglio si parte sicuro e compatto. Il vino è là, in trono. L'uomo, dietro, tira la martinicca e fa da contrappeso. Eccolo giù per la china. È un viaggio trionfale. E i ragazzi a far festa da ogni casa. Le sonagliere e la martinicca si sentono da lontano, come una gran fiera, per le vie giogane. È il re della strada. Il barrocciaio schiocca la frusta fieramente, con la fusciacca tirata sul petto e una cicala posata sul cappello.

Quando annotta e il borgo si chiude, i boschi, che s'eran tenuti in disparte durante il giorno, fanno invasione col ritornello dei cucùli e degli assioli. I colli lontani si disegnano nella luna senza troppo insistere. Un can da pastore con il pelo da pecora e il portamento da orso, ùggiola alle ombre della luna. Quand'è stanco si addormenta. Tace ogni cosa. Soltanto laggiù, nascosto e profondo, veglia un mondo rigonfio e gorgogliante, soddisfatto e generoso: il mondo delle botti. È il cuore che pulsa, di questa terra selvaggia e buona.

BINO SANMINIATELLI

« TACE OGNI COSA... »

(Fot. Alinari)

LA CIRCOLAZIONE STRADALE SUL TAVOLO ANATOMICO

« ALLA BERLINA! ».

Articolo unico: *« È vietato circolare per le strade in modo imprudente o incivile. Il contravventore è punito con la pubblicazione della fotografia e delle generalità nella rubrica* Alla berlina! *di un giornale quotidiano ».*

Non occorre esser profeti per comprendere che a questo unico articolo si ridurranno un bel giorno i 132 del vigente Codice Stradale, più le centinaia di altre norme sparse in un'infinità di leggi, regolamenti, decreti o circolari attinenti alla circolazione, alla tecnica stradale, alle fiscalità e ai problemi amministrativi inerenti.

Le antichissime tavole dell'umanità contenevano precetti di gastronomia e d'igiene elementare, e anche in tempi storici i legislatori si preoccupavano di disciplinare quelle manifestazioni di vestiario o di comportamento che oggi sono scomparse dai codici e confinate in un galateo non stampato, ma assimilato nei primi anni dell'educazione materna. Allo stesso modo che oggi farebbe sorridere una legge che prescrivesse che cosa si può o non si può mangiare o come devono salutarsi due amici quando s'incontrano, così un bel giorno si sorriderà al ricordo della minuta casistica codificata dalle attuali leggi, per disciplinare un fenomeno primordiale e istintivo come quello della circolazione.

Ma nel 1937 siamo, a quanto pare, assai lontani ancora da questo stadio di euforia collettiva. A giudicare dall'incremento delle norme, degli studî e delle proposte, sempre più minute e tendenti all'onnipreveggenza di una casistica sempre più dettagliata, si direbbe anzi che ce ne allontaniamo a grandi passi. Ma così non è per fortuna. Oggi stiamo semplicemente attraversando il periodo critico, quello della complicazione. Dobbiamo ancora decidere, persuadendo noi stessi e il nostro prossimo, quali atti e comportamenti costituiscano il prudente e il lecito, quali l'imprudente e l'illecito, di cui parla un'aurea norma fondamentale del Codice Civile, che in sostanza già rappresenta, dal diritto romano in poi, quel tale « articolo unico » sufficiente a regolare i rapporti sociali, non solo circolatori, ma in tutte le attività che possano dar luogo a responsabilità per colpa. E quando ci saremo messi ben d'accordo su questa identificazione del comportamento legalmente lecito col comportamento prudente e saggio in tutte le infinite fattispecie, dovremo dar tempo al tempo perchè tutti gli utenti della strada se ne facciano una dottrina naturale ed ovvia, che a nessuno verrà a mente d'infrangere, che non potrà più dar luogo ad equivoci. Allora soltanto potremo, usciti dal periodo critico della super-regolamentazione, riprendere il cammino verso quell'aurea semplicità che, come sempre, è il bene più difficile a conseguire.

Un'attività affine alla circolazione stradale, ma più progredita perchè più anziana, ci offre un esempio di questo processo: la disciplina ferroviaria. Essa vanta ormai quasi un secolo di vita, mentre i primi codici stradali non contano che poco più d'un quarto di secolo. Anche le ferrovie videro, dal nulla, moltiplicarsi rapidamente norme, cautele, discipline, divieti, prescrizioni: trent'anni fa la bardatura regolamentare aveva raggiunto il suo massimo. I treni non partivano e non arrivavano senza una fiera campio-

... LE DONNE CANTONIERE SI DAVANO LA STAFFETTA...

naria di segnali acustici e visivi: dischi, gesti, voci, semafori, campane, trombe, zufoli, fischi. I segnalatori lungo il percorso possedevano una quantità di colori e di foggie diverse; le donne cantoniere, sostituite di notte dagli uomini, si davano la staffetta una con l'altra, mediante fiato alle trombe, per confermarsi a vicenda la via libera pel convoglio, e al passaggio di questo eseguivano con bandiere o lanterne cabalistici segni.

A questo culmine di super-disciplina è seguita una semplificazione rapida, radicale, decisiva; e i maggiori vantaggi si sono avvertiti nella sicurezza e snellezza del servizio.

La circolazione degli autoveicoli è indietro di trent'anni ed ancora nella sua fase di assestamento. La complicata minuzia delle sue norme è dunque giustificata. Il rimettere, oggi, alla discrezione e al buon senso dell'utente il comportamento da seguire nelle varie circostanze, e alla discrezione e al buon senso del giudice la decisione sulle colpe in caso d'incidenti, apparirebbe rivoluzionario e prematuro. Malgrado quindi il pericolo insito in tutte le elencazioni e precisazioni troppo minute, che perdono il carattere esemplificativo per acquistare quello tassativo, lasciando privi di repressione gli atti nocivi non contemplati (e prevedere tutte le fattispecie pratiche sarà sempre utopistico) — malgrado la vecchia massima *summum ius, summa iniuria* — si è preferito, tra i due mali, scegliere il minore.

A contribuire in quest'opera di elencazione degli atti prudenti, opportuni e quindi legali, e degli atti viceversa, giovano tra l'altro le periodiche *Conferenze per la Circolazione Stradale*, indette dal RACI, di cui l'ultima, svoltasi a Torino dal 20 al 26 maggio, ha dato lo spunto a queste nostre note. Più di 350 personalità versate in questi problemi — alti funzionari ministeriali; rappresentanti di enti e di corporazioni; podestà e dirigenti d'uffici tecnici o di polizia o di viabilità, comunali o provinciali; studiosi d'urbanistica e critici della dottrina e della stampa; ingegneri civili; magistrati e avvocati; membri dell'Esercito e della Milizia stradale — si sono riuniti nella città sabauda per discutere su alcune «Relazioni» e alcune «Comunicazioni», predisposte da specialisti di provata competenza, al triplice fine di divulgare tra gli utenti alcune norme di disciplina, di formulare voti da sottoporre al legislatore per alcune varianti delle leggi o regolamenti vigenti, e di suggerire alle autorità ed enti aventi giurisdizione sulla viabilità le concrete provvidenze d'ordine esecutivo da attuare sulle rispettive strade.

Diremo subito che, dei tre, quest'ultimo è stato l'argomento più ampiamente trattato, con speciale riguardo alla circolazione urbana e alle discipline urbanistiche in genere, e ciò benchè ta-

... E' MOLTO DIFFICILE CHE I PROTAGONISTI DEGLI INCIDENTI CI VENGANO A RACCONTARE OBIETTIVAMENTE COM'E' ANDATA...

luno si attendesse piuttosto, in vista dell'annunciata prossima riforma del Codice Stradale, per la quale sono in corso gli studi, una sistematica discussione delle varie proposte di modifica, come principale e più attuale argomento della Conferenza torinese. Sintetizzando la fisionomia di questa in una formula, si potrebbe dire che è stata una conferenza della viabilità assai più che della circolazione. Perciò la parola è stata assai più spesso agli ingegneri, agli urbanisti, ai funzionari tecnici, che agli avvocati.

Non sarà inopportuno, dopo queste premesse, gettare uno sguardo critico su qualcuna delle relazioni e delle discussioni che più ampiamente occuparono l'attenzione dei congressisti.

Gli incidenti stradali hanno avuto l'onore della discussione attraverso l'analisi e i progetti di utilizzazione delle relative statistiche. Il concetto informatore è ottimo: raccogliamo — così si è pensato — il massimo numero di elementi possibili su ogni sinistro stradale in diligenti specchi statistici: lo studio degli elementi comuni ci dirà quali sono i conducenti, le vie, le stagioni, le località, le fattispecie topografiche che ricorrono più frequentemente nelle statistiche, e ci darà modo di studiare i rimedi. Ma come tutte le indagini statistiche, anche quella sugli incidenti abbisogna di dati di partenza fermi e sicuri. Ora, se è facile raccogliere in diagrammi i nati e i morti di una città, divisi in maschi e femmine, è certamente più arrischiata la statistica, pubblicata da qualche Comune, sulle cause dei suicidî. Approssimati od empirici la formulazione e l'incasellamento dei possibili gruppi di « cause » in altrettanti schemi, e presuntiva l'assegnazione dei singoli casi all'una piuttosto che all'altra casella: e moltiplicando approssimazione per presunzione si ottiene arbitrarietà. La statistica delle cause degli incidenti stradali ha molti punti di contatto con questa dei suicidi; è molto difficile che i protagonisti vengano a raccontare obiettivamente com'è andata. E allora si incaricano gli agenti verbalizzanti di riempire un modulo, opportunamente distribuito dall'apposito ufficio, contenente anche l'indicazione delle cause. Approssimazione? No; molto meno. Gli stessi magistrati riconoscono che la loro giustizia, pur dopo un così nobile ed elevato travaglio istruttorio, e dopo il vaglio logico delle argomentazioni delle parti, non può essere che approssimativa. Che diremo, dunque, delle sommarie informative dei verbalizzanti, molte volte contrastanti anche con la decisione del magistrato? E in questa materia, l'empirismo può significare un capovolgimento di situazioni: lo scambio dell'offeso per l'offensore, ad esempio.

... IL PIETOSO STATO DI CERTI ATTRAVERSAMENTI ABITATI, CITTADINI O RURALI...

Ma anche in un campo più aritmetico e meno trascendentale, le statistiche sulla circolazione non possono ancora vantare un sufficiente grado di attendibilità. Per avere la percentuale macchina-incidente-chilometro è ovviamente indispensabile conoscere il numero di macchine d'ogni data categoria, il numero d'incidenti, e il numero di chilometri percorsi ogni anno. Ora, il primo dato è approssimativo, ma non esatto (è noto come sia difficile avere statistiche precise dei varî veicoli effettivamente circolanti in Italia); il secondo è aleatorio (chi può dire quanti incidenti sfuggano alla matricola, e quanti, giudicati da un osservatore come veri e proprî incidenti, non siano per un altro che trascurabili episodî della circolazione?); il terzo è arbitrario, basandosi su elementi puramente congetturali.

In conclusione, noi plaudiamo a queste razionali iniziative, ma non vorremmo che venissero assunte come vangelo, per organizzare scientificamente, in base ai responsi statistici, la repressione degli incidenti stradali. Col tempo e con l'esperienza, eliminando le varie fonti d'errore e perfezionando i mezzi d'indagine, si riuscirà a raggiungere una sufficiente attendibilità: quindi, è utile che si prosegua. Ma non vorremmo che ci si illudesse eccessivamente sulla pronta traducibilità dei responsi in provvidenze sanatrici,

... CREAZIONE DI SEDE CICLISTICA SEPARATA DALLA CARREGGIATA IN TUTTE LE STRADE OVE SIA MATERIALMENTE POSSIBILE...

perchè l'incidente stradale, purtroppo, è un prodotto che non palesa alcun sintomo di crisi...

Un tema di particolare interesse fu la circolazione di transito nelle agglomerazioni urbane ed il regime delle traverse degli abitati: argomento di attualità nel risveglio turistico, nazionale e internazionale, sulle nostre strade, che offrono un eccessivo contrasto tra la sistemazione (di fondo, di contorno, di organizzazione segnaletica ed estetica) delle grandi arterie extra-urbane, e il pietoso stato di certi attraversamenti abitati, cittadini o rurali. Il problema è presto enunciato, ed è facile anche suggerire il rimedio: la strada di grande comunicazione abbia la sua circonvallazione attorno al concentrico abitato, o meglio passi tangenzialmente, con l'opportuno raccordo pel traffico locale: ma lo scoglio sta nel lato amministrativo-finanziario. Opportunamente la Conferenza, profittando della presenza di tanti alti funzionari, si è preoccupata anche di questo, suggerendo nuovi criteri di ripartizione del carico stradale tra gli enti pubblici interessati, in funzione della popolazione di ogni Comune e del suo potere contributivo specifico, e auspicando la costituzione di apposite commissioni tecnico-amministrative della viabilità.

Opportuna e persuasiva la relazione dell'ing. Vandone sulla circolazione velocipedistica: panorama statistico-pratico-giuridico-stradale dei problemi di questa classe di utenti, che formano la stragrande maggioranza, considerati non solo passivamente, come ingombro e fonte di pericoli per gli autoveicoli, ma anche attivamente, come soggetti di diritti e di provvidenze. In realtà, la differenza è sopratutto morale; chè praticamente le due serie di problemi si intrecciano e si confondono, in quanto, moderando il pericolo ciclistico per gli autoveicoli, si risparmiano i ciclisti dai pericoli dell'autocircolazione. Interessantissime le motivate conclusioni di questo dotto studio d'ambiente: estensione a tutte le strade di una disciplina analoga a quella stabilita pel ciclismo dal regolamento-tipo per la circolazione urbana; creazione di sede ciclistica separata dalla carreggiata in tutte le strade ove sia materialmente possibile, o con piste apposite completamente indipendenti, o con strisce divise solo convenzionalmente dalla carreggiata, ma a raso, superabili agevolmente per momentanea necessità sia dai cicli come dagli altri veicoli. In ogni caso la sede ciclistica dovrà essere altrettanto liscia e invitante come il resto della carreggiata.

... LA REGOLA DEL SILENZIO...

Un ordine del giorno espresse altresì il voto che, vista l'irriducibile inosservanza dei ciclisti al precetto del fanalino rosso posteriore, si riduca in via transitoria l'obbligo legale al possesso quanto meno della gemma rossa efficiente.

La relazione sul divieto dei segnali acustici urbani, a vero dire non molto concludente, perchè ispirata all'inconciliabile intento di sostenere la regola del silenzio assoluto e nel contempo all'inespresso ma trasparente desiderio di ammettere qualche temperamento, ha dato luogo ad una discussione vivace. Abbiamo l'impressione che la proposta di quella che fu definita l'estrema sinistra della Conferenza (il Consigliere d'Appello D. R. Peretti-Griva e il modesto sottoscritto) non sia stata compresa nella sua reale portata. L'opposizione, chiamiamola così, chiede che in luogo di fissare le deroghe eccezionali o di forza maggiore alla regola del silenzio assoluto e incondizionato, che a sua volta costituisce una deroga all'articolo 58 Codice Stradale, si ritorni puramente e semplicemente al Codice, opportunamente ritoccato e aggiornato attraverso una più severa estensione dei limiti del reato d'abuso segnalatorio, così da comprendere qualunque segnale acustico eseguito in un centro abitato nelle ore notturne, quando per le condizioni di luce possa venir utilmente sostituito da uno sprazzo luminoso, e, nelle ore diurne, qua-

lunque segnale più accentuato del semplice « tocco » di clacson. Questo stesso « tocco », del resto, dovrebbe essere punito quando non si tratti di prevenire un possibile pericolo (incroci ciechi, indisciplina d'altri utenti, richiami necessari a segnalare la propria presenza, ecc.).

I partigiani intransigenti del silenzio assoluto come regola codificata han voluto farne quasi una questione di principio o di decoro nazionale, dimenticando che è proprio vanto dell'Italia e della campagna del silenzio l'aver saputo trasformare in pochi mesi la nazione più rumorosa nella più ordinata e silenziosa. Ma ora si sta confondendo, ci pare, il mezzo col fine. Per raddrizzare un pezzo metallico deformato, lo si tiene per qualche tempo piegato dall'altra parte: ma poi lo si lascia andare perchè ritorni diritto.

Il periodo d'intransigenza e di silenzio ad oltranza è stato necessario e provvidenziale per reagire alle inveterate abitudini opposte: ma ora è tempo di tornare ai fini, agli scopi ultimi della campagna, che son quelli di eliminare, sotto il punto di vista *sostanziale*, ogni reale molestia ai nervi uditivi dei cittadini, armonizzando questo stato di quiete acustica effettiva, umanamente e non meccanicamente concepita, con la sicurezza circolatoria.

Finchè esisteranno crocicchi a spigoli opachi tra vie strette, finchè per le strade circoleranno ciclisti o pedoni minorenni e senza patente di circolazione, finchè gli automobilisti non saranno superuomini che sappiano rinunciare a circolare con quel minimo di speditezza che il buon senso comune consente al normale e prudente impiego dell'automezzo, guidato da uomini e non da angeli o da profeti, noi restiamo d'avviso che il rapido, parco, innocuo, provvidenziale tocco di clacson sia un dovere e non un diritto, e che sia elemento di colpa, nel caso d'incidenti, l'essersene astenuti.

Sulla disciplina pedonale una dotta relazione ha interessato l' assemblea: ma anche qui si è battuto piuttosto sulle provvidenze tecnico-urbanistiche, sulle sistemazioni delle entità topografiche e segnaletiche interessanti i pedoni, che sulla radice del problema, vale a dire sui suoi aspetti legislativi. Il nuovo Regolamento urbano-tipo attribuisce espressamente, fuori delle zone pedonali di attraversamento, la precedenza ai veicoli sui pedoni: su questa rivoluzionaria importantissima innovazione, feconda di radicali applicazioni giurisprudenziali e di un conseguente indirizzo educativo tutto nuovo, la relazione non si è certo diffusa come l'importanza del tema richiedeva.

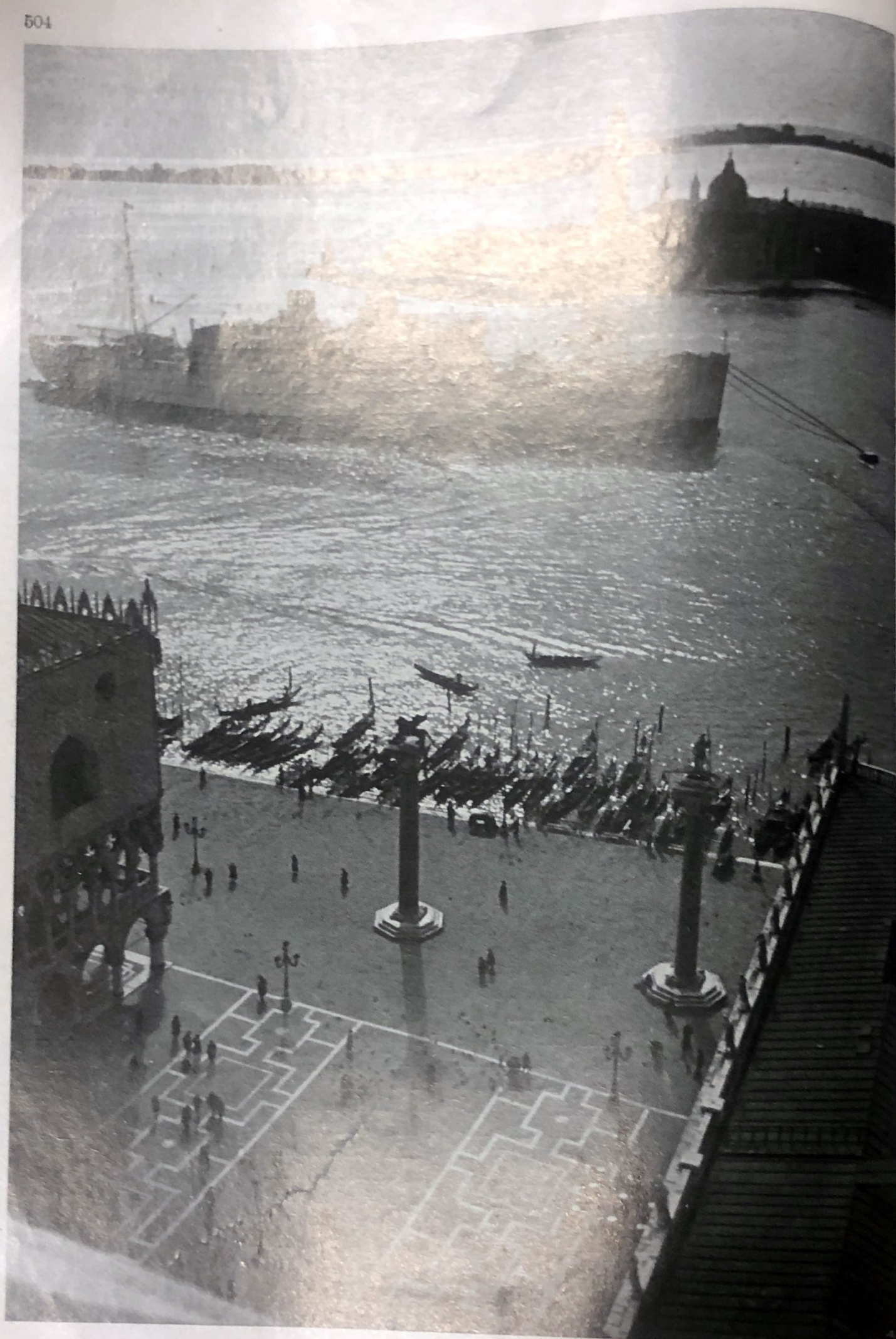
La questione delle precedenze negli incroci urbani — per quanto riguarda i veicoli — è affiorata invece in una semplice « Comunicazione », di cui non condividiamo però nè le premesse di diritto, nè tutti i voti. Ci pare inesatto che attualmente i Comuni siano facoltizzati a valersi, per i nuclei urbani, del 2° comma art. 29 Cod. Strad., che ammette la dichiarabilità di « strada di grande circolazione » per le arterie più importanti, essendo espressamente tale facoltà prevista dal Codice solo per gli incroci con strade « extra-urbane ». La questione, dunque, non solo non è pacifica, ma esige una modifica della legge, che la Conferenza non ha richiesta su questo punto: allo stato attuale, ogni provvedimento podestarile al riguardo deve considerarsi arbitrario.

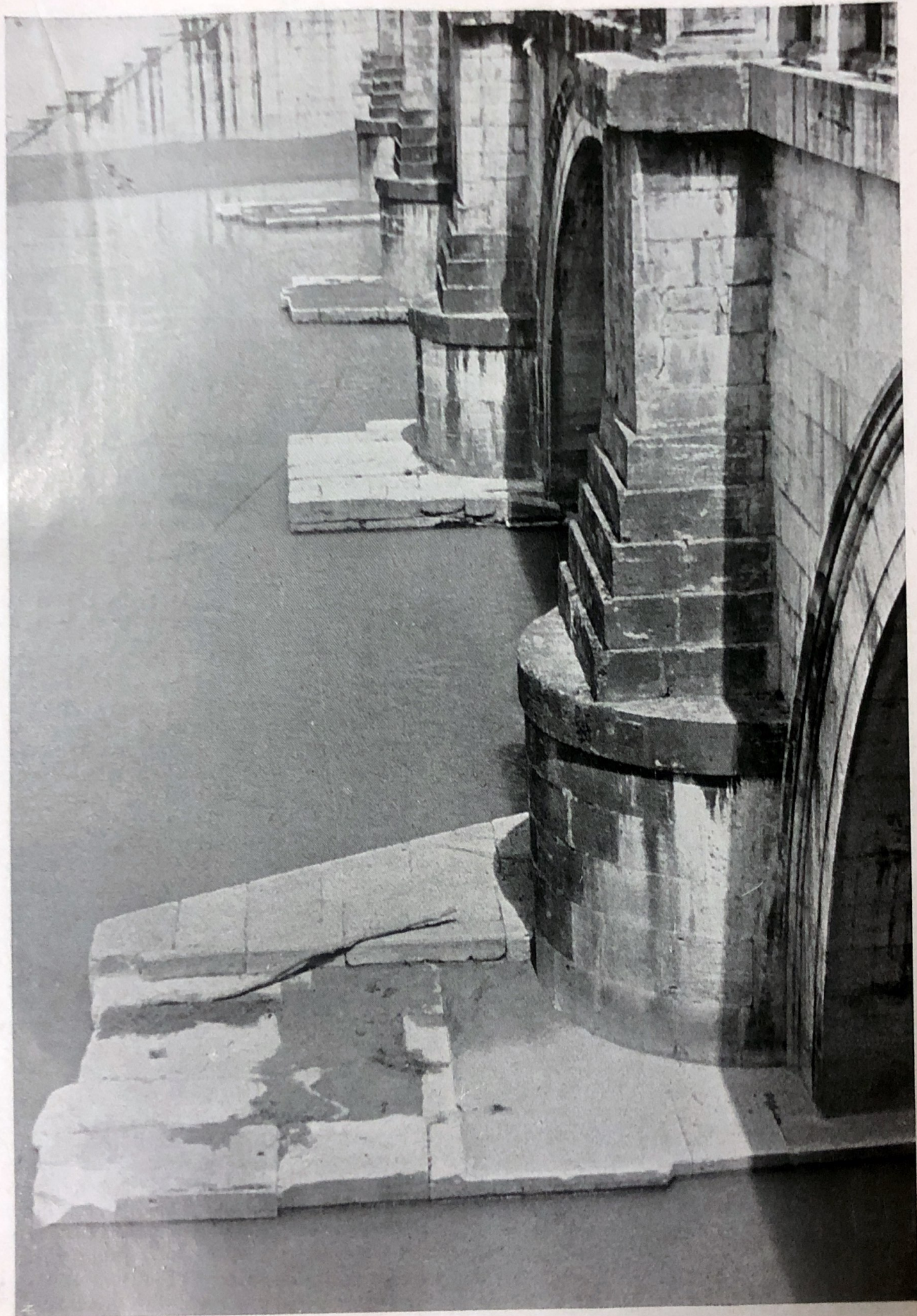
Nè può auspicarsi, come la « Comunicazione » richiede, che tale facoltà, anzichè venire espressamente contemplata e favorita dalla nuova legge, venga cautelata e limitata con la creazione di defatiganti procedure, che in pratica ne soffocherebbero l'attuazione.

Noi crediamo che il criterio della precedenza assoluta alla strada di grande transito (già istintivamente accordata dagli utenti per tacita intesa, indipendentemente dall'art. 29 Cod. Strad.) meriti invece la più larga, snella e burocraticamente semplice applicazione da parte dei Comuni, proprio e specialmente nei centri abitati, dove le provenienze da destra sono generalmente coperte, maggiore è il traffico e il pericolo, più sentita la necessità di un'arteria veloce. Il sistema, sperimentato con successo in qualche città estera, di sbarrare le traverse che devon cedere la precedenza alla strada di traffico, con una striscia bianca e nera dipinta sul terreno, simbolico cancello di passaggio a livello, potrebbe a nostro avviso ricevere preziose applicazioni in tutte le nostre città, e a protezione della « via maestra » in tutti i centri minori, per semplice iniziativa del podestà.

Concordiamo invece col voto della « Comunicazione » di comprendere tra le strade di grande circolazione, agli effetti della precedenza assoluta, le strade munite di binari tramviari: e se poi, in fatto di precedenze assolute, si codificasse quella ch'è già una norma di fatto universalmente seguita, cioè la precedenza dell'automezzo sul veicolo a trazione animale od umana, la logica di questa tormentatissima circolazione avrebbe tutto da guadagnare.

ALDO FARINELLI

(Disegni di Angoletta)

VENEZIA: LA PIAZZETTA.

(Fot. U. Korte)

ROMA: IL PONTE S. ANGELO. *(Fot. G. Galimberti)*

IL FONTE DIANA - STATUA DELLA DEA CACCIATRICE. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

ACQUE MITOLOGICHE DI SICILIA

LA FONTANA DELLA CASTITÀ DI CÒMISO

E' sul percorso di una grande strada turistica, a metà, quasi, della Agrigento-Gela-Siracusa. Ed è inclusa in uno dei più interessanti centri minori dell'interessantissima regione. La mitica Fontana della Castità sgorga infatti in una bella vasta e nitida piazza di quella tipica città siciliana che s'incontra dopo la distesa pianeggiante del Gela e del Durillo, ai piedi della bastionata dei monti Iblei: Còmiso, che agli economisti si raccomanda come centro di una vitalità molteplice e offre anche interesse per quei turisti — non di massa — che vogliano intramezzare al giro classico della Sicilia, limitato al quadrilatero scheletrico di Palermo-Agrigento-Siracusa e Taormina, conoscenze più intime di località, di monumenti e di costumi.

Questa vecchia e industriosa Còmiso, infatti, se signoreggia un territorio che è un giardino non interrotto di frutta, di orti, di profumati tabacchi, di raffinati vigneti da cui si trae un « ambrato » di larghe possibilità, produce ed esporta sfarinati e paste alimentari molto reputate, vanta anche un distinto artigianato, per la fabbricazione di strumenti agricoli, di carri elegantissimi, di stoviglie, di mobilio, ma soprattutto per la lavorazione artistica della locale pietra da taglio diffusa in molta parte dell'Isola, come a Malta e nel Nord-Africa. E' stata la costante opera di tale artigianato, con un gusto sempre rinnovato di tradizione d'arte, ad arricchire la città di edifizi assai cospicui e d'opere d'arte nobilissime. Se l'aspetto generale dell'abitato è classicheggiante e tali sono le tre più monumentali fabbriche — il Duomo di S. Maria delle Stelle, l'Annunciata e il Comune — non v'è stile d'architettura o personalità della pittura e della scultura siciliana che non abbiano lasciato orme ed opere nella città artigiana; il bizantino il gotico e il rinascimento, come il barocco, o il floreale di Basile e il novecento funzionale; così come i Gagini e il Novelli, Paladino e Velasquez e Vito d'Anna, Valerio Villareale, Mario Rutelli e Antonio Ugo.

La fonte ricchissima — 45 litri al secondo — è certamente legata all'origine stessa della città. Questa, veramente, in età preistorica occupava un colle vicino e all'alba delle colonizzazioni greche scendeva, col nome di Casmene, al piano a cavallo al fiume Ippari; ma si disponeva intorno alla fonte nell'età romana quando traeva incremento dalla distruzione della vicina Camarina. Ed è allora che le virtù religiose della fonte — cui già oscuramente allude, nella sua celebrazione del fiume Ippari e della città di Camarina, Pindaro nell'Ode V Olimpica — emergono dalla tradizione provinciale per esser registrate nella

COMISO, SUL DECLIVIO D'UN'ALTA COLLINA, AI PIEDI DEGLI ULTIMI CONTRAFFORTI DEGLI IBLEI OCCIDENTALI. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

cognizione letteraria. Sono, infatti, tardi scrittori dipendenti dalla geografia imperiale romana (Solino e Prisciano) che scrivono delle favolose virtù di quest'acqua. Ma è evidente che la tradizione e il rito ch'essi registrano risale ad epoche remote ed è connesso a quelle forme primitive e diffuse della religiosità sicula che sono le *ordalie*. Gli antichi bevevano il vino mescolandolo con l'acqua. Da questa mescolanza, che si compieva sulle mense, trae origine il nome del vaso a ciò adoperato — il *cratere* — e ad essa inconsapevolmente ci si riferisce quando si parla di *mescere* e di *mèscita*. L'ordalia del fonte Diana consisteva appunto nel compimento rituale di questa mescolanza. L'impurità della donna veniva denunziata dal fatto che l'acqua rimaneva separata dal vino. Canta l'antico poeta:

... laetifico tristis non miscet pocula Bacco.

La fonte era perciò dedicata a Diana, in quanto divinità generale delle sorgenti e, nel fatto speciale, anche protettrice della verginità. Dato il carattere della leggenda è anzi da precisare che Diana-Artemide sono nomi presi a designare una analoga deità della religione preellenica.

Noi ignoriamo quali edifizi sacri e di uso pratico sorgessero sul fonte in codeste epoche remote. Possiamo pensare fossero affini a quegli altari e porticati testimoniati per l'altro fonte sacro siculo dei Palici. Ma avanzi scoperti a più riprese — e in corso di esplorazione scientifica a cura della R. Soprintendenza archeologica per la Sicilia — dimostrano che in prossimità della sorgente furono ripetutamente eretti in età ro-

IL PALAZZO DEL COMUNE E LA SEDE DELLA SCUOLA D'ARTE.

MONUMENTO SEPOLCRALE ATTRIBUITO AD ANTONELLO GAGINI

(Fot. R. Lo Presti)

mana locali di culto, di uso pratico e d'abbellimento. I vecchi eruditi locali parlano veramente di Bagni, e questo nome è rimasto legato ad una via. Le scoperte attuali hanno individuato sicuramente un Ninfeo; una singolare fontana monumentale cioè, della quale sono assodati almeno tre successivi rifacimenti. Musaici di varia importanza, sovrapposti l'uno all'altro, e frammenti di epigrafi ci attestano una multisecolare cura di sempre nuovi abbellimenti. Uno risale all'età di Augusto; un secondo agli Antonini; un ultimo al periodo bizantino incipiente. Ma forse gli scavi prossimi chiariranno altre pagine intermedie. I cittadini consideravano evidentemente questa loro ricca e sacra fonte come centro e vita dell'abitato e intorno ad essa rinnovavano edifizi ed abbellimenti.

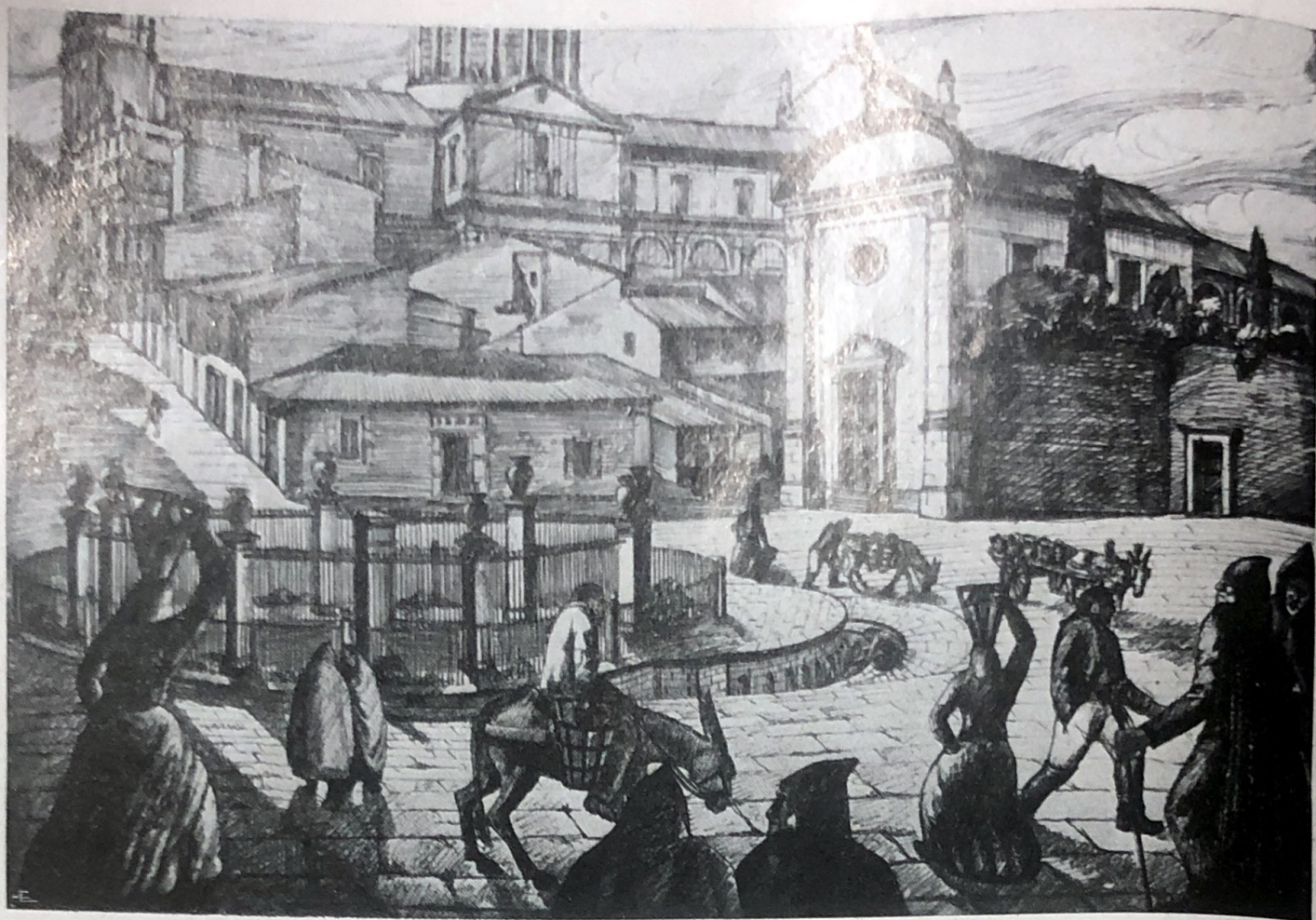
Nè quando, caduto il paganesimo, cessava la risonanza mitica della fonte, diminuiva il culto e il fervore degli abitanti per la sua bellezza. Se nulla sappiamo di essa nel periodo arabo — benchè risulti che aveva dato nome a tutto un quartiere detto appunto *Favach*, cioè *la Fonte* e ad una porta delle mura, la Porta *Ain-al Ausát* — ai primordi del periodo feudale ci appare dai documenti adorna di vasche, doccioni e sculture. L'umanesimo era venuto a dare nuova vita al mito. Già Fazio degli Uberti aveva ricantato nel suo *Dittamondo*, e Giovanni Boccaccio celebrato nel suo *De Fontibus* le acque che « se non sieno castamente bevute non si possono col vino mescolare »; mentre Tomaso Fazello — oltrepassando col suo mirabile intuito anche qui, come in tante altre questioni di topografia siciliana, tutti quelli che son venuti dopo di lui — aveva saputo riconoscere il sito oggi indubbiamente attestato dalle scoperte archeologiche. La fonte di Diana ritorna così al centro della risorgente vita cittadina. Il Comune — o l'Università come allora dicevasi — destina la cospicua somma di 10 onze annuali alla manutenzione dei « condotti dell'acqua et marambi di la fontana ». Ai suoi margini sorgono case e palazzi cospicui e viene ad assidersi uno dei maggiori conventi eretti da

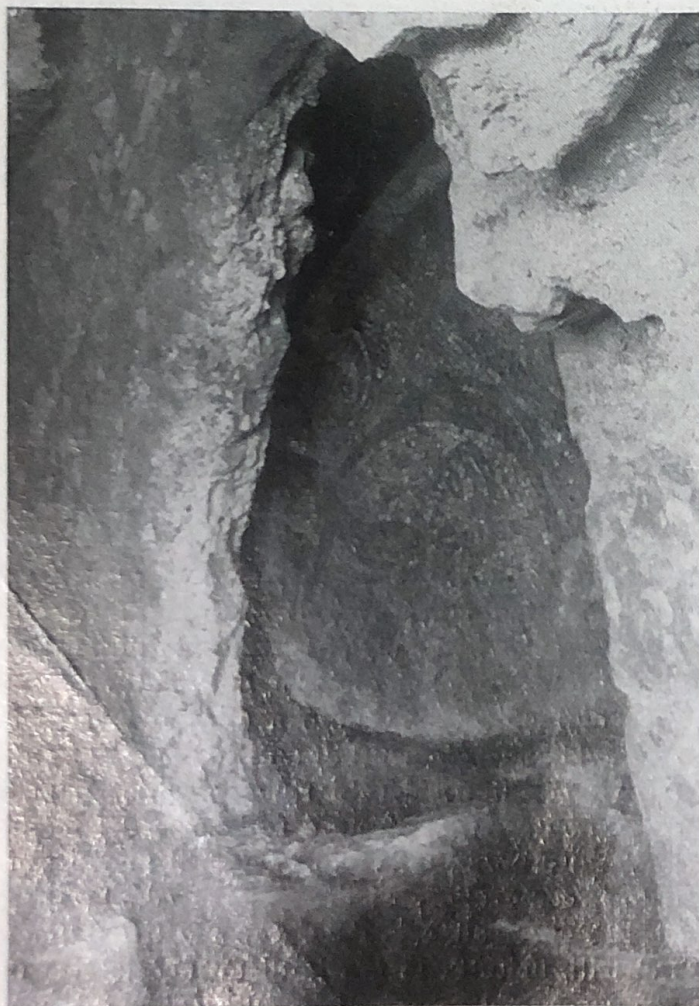
INTERNO DELLA CHIESA DELL'IMMACOLATA O DI S. FRANCESCO.

(Fot. R. Lo Presti)

Padre Palazzo, apostolo della Controriforma, che guida il trapasso di Cómiso dalle tenebre del feudo alla luce del Comune. E don Filadelfio Mugnos, storiografo e genealogista di fantasia alquanto fervida, nel suo *Nuovo Laertio*, raccolta di biografie quasi romanzate d'illustri Siciliani, edita nel 1653 a Palermo, inventa un poema di Orfeo di Camarina su « l'innamoramento di Dia« nafonte ed Ippari, i quali degli dei secondo i « favoli de' greci antichi l'una fu convertita in « fonte e l'altra in fiume e dicono che se alcuna « donna meschiava l'acqua del fonte Diana col « vino e se la beveva, subito scoppiava e mani« festava il peccato... ».

Il famoso terremoto del 1693 abbatteva gli elementi decorativi della fonte. Narra anzi il Bottone, nella sua cronaca *De immani Trinacriae terremoti*, che essa da tre doccioni emise acqua gialla, da tre sanguigna; il che trova spiegazione in fenomeni naturali collegati al repentino sviluppo di tiobatteridi o a soluzioni di ocre, fenomeni sui quali si possono leggere le interessanti pagine di Achille Forti nel *Boll. della Società Geografica* del 1934 (p. 456). Il feudatario Baldassarre Naselli rinnovò allora edifizi e decorazioni, cui appose stemmi e lunghe epigrafi celebrative: « ex horrifico terremotu restituit auxit ornavit ». Sembra che la fonte assumesse aspetto di un lato recinto quadrangolare intorno alle polle, e da qui l'acqua si rovesciasse in una conca anteriore attraverso 11 doccioni di bronzo.

Il frontespizio feudale non andava però a genio alla cittadinanza. Nel *Giornale dell'Intendenza di Siracusa* del 1833 si legge come l'Intendente del tempo — noi diciamo il Prefetto — Barone di Montenero, venuto a Comiso in seguito ai gravi danneggiamenti di un'alluvione, desse direttive per il desiderato rinnovamento. E poco dopo, non senza proteste e resistenze del feudatario, attorno ad un vasto bacino, il nuovo « ornato », come allora si disse, sorse con la spesa di 122 onze, ad opera del capomastro Raffaele Donzelli, in tutta la grazia di un neoclassico un po' paesano, tra cancellate, alte colonne e vasi

IL FONTE DIANA E LA PIAZZA DEL MUNICIPIO COME APPARIVANO NEL SECOLO SCORSO. *(Da un disegno)*

MUSAICI ROMANI DEL FONTE DIANA. *(Fot. R. Lo Presti)*

scolpiti. Ad affermare il carattere comunale dell'opera fu rifiutata l'offerta del Conte, di quattro statue in marmo.

Intorno ad esso si affollò per tutto il secolo la vita comisana nel suo giornaliero affaccendarsi e nelle sue tragiche e liete vicende: i moti del '37, la locale congiura mazziniana del '53, Garibaldi e Fra Pantaleo, i fierissimi antagonismi politici e campanilistici dei *cronici* e *anticronici*, di moderati e progressisti. Vi attinsero acqua per quasi cent'anni gli *acqualuori* coi loro asinelli infiocchettati. Poi venne il razionalismo fine '800; trovò antigienico il bacino scoperto. Lo rinchiuse sotto una volta, togliendo al fonte e alla piazza tutto il pittoresco. L'antico orgoglio non sopravviveva che in sordina, nei tredici doccioni di bronzo rimasti intatti, uno dei quali, quello di sinistra, recava sempre il nome di «*cannuolo della zita*», il doccione della sposa. Risorgenza erudita o sopravvivenza popolaresca della millenaria leggenda.

Il Littorio ha ora donato alla vecchia fonte un nuovissimo orgoglio. Còmiso è fra i centri siciliani uno di quelli che più profondamente hanno sentito il rinnovamento del Fascismo. Quindici anni di fervore fascista hanno riordinato l'industriosissima città, avvalorando con opere e iniziative appropriate tutto quanto era meritevole di nuova vita, conferendo decoro al suo in-

LA PIANURA DI COMISO, RICCA DI SPLENDIDI E UBERTOSI VIGNETI, VERSO IL MARE AFRICANO. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

sieme urbanistico e sovratutto risolvendo in pieno i problemi di civiltà. Tra questi la costruzione della fognatura e l'adduzione di una nuova acqua pei quartieri superiori e la sua distribuzione in tutto il vasto abitato. E a coronamento e quasi a celebrazione di quest'opera, ancora una nuova disposizione decorativa della fonte, la nona, se non c'inganniamo, in due millenni.

E' sorto così in questi ultimi mesi un vasto bacino con un mosaico di animali acquatici, dominato da una composta figurazione della dea cacciatrice, moderna ed intonata insieme al gusto neoclassico della Piazza — opera del valoroso scultore Domenico Umberto Diano, direttore della locale fiorentissima Scuola d'Arte. Nel bacino s'incontrano, fra giuochi di luce, le acque della vecchia fonte con quelle apportate in città col nuovo acquedotto di 7 km., dalla fonte di Cifali, che è poi la fonte d'origine — dal nome grecissimo *Kefalè* = testa (dell'acqua) — del fiume Ippari. La fantasiosa leggenda del Mugnos del matrimonio fra Dianafonte ed Ippari, realizzata. Ma sovratuttto ricantata, con maggior voce, la poesia di Domenico Tempio:

Pi acqua e gentilìa
A Còmisu nun si pinia... (1)

BIAGIO PACE

BELLA SCULTURA ANTICA NEL VESTIBOLO DELLA SCUOLA D'ARTE.

---

(1) D'acqua e di gentilezza — a Comiso non c'è scarsezza...

NELLA VALLE DEL SERCHIO

BARGA

Non anco son rosse
Le cime dell'Alpi.
Nel cielo d'un limpido azzurro
Le stelle si sbiancano appena,
Si sente un confuso sussurro
Nell'aria serena.
Chi passa per tacite strade?
Chi parla per tacite soglie?
Nessuno. E' la guazza che cade
Sopr'aride foglie.

(*La guazza* di G. Pascoli)

E' l'*Angelus* del mattino. I suoni cupi ampi e legati delle campane, che sbadigliando si affacciano ora a questa ora a quella finestra del campanile, rimbombano e si allargano per tutta la vallata. Quel din dan don, a volte sonoro e maestoso, a volte debole e pacato, vibra nel cielo con ritmo lento. Allora, come il tintinnare di campanelle di un gregge sparso, rispondono a quelle di Barga le campane di Sommocolonia, di Albiano, di Castelvecchio, di S. Piero in Campo, di S. Bernardino, di Loppia, di Tiglio e cento altre voci da rustici campaniletti. Già tutto il paese sorride di luci e di colori. I balconi, ornati di garofani, di gerani e del verde basilico, già si schiudono. S'aprono le case, la gente esce e la vita comincia. Ma il suo ritmo è d'un andante dolce e moderato, che dona a tutta la città un che d'intimo e di familiare, direi di monacale e di francescano. Sono montanari che scendono alla città coi canestri dei funghi dal selvatico profumo di bosco e di macchia; sono montanine pastorelle con fragole e lamponi, che lasciano per la via una fragranza di primavera. E le massaie mattiniere vanno a Porta Macchiaia ad aspettare... la Fortunata o il Celestino, che portano le fragole del Saltello, o i funghi odorosi e freschi delle Terre Rosse.

I bambini si avviano lindi e rubicondi verso Piazza Pascoli, ove in

BARGA: LA RIPA E PORTA MACCHIAIA. (*Fot. P. Rigali*)

mezzo a stupendi giardini sorgono le nuove Scuole. Essi camminano, attenti e giudiziosi, tenendo per mano i fratelli piccini, perchè i muli carichi di carbone sono già arrivati da Bacchionero e da Renaio, e passano serpeggiando per la via al suono dei campanacci e allo schioccar delle fruste.

Nel vecchio castello, intanto, già ferve il lavoro dei rinomati artigiani bargei; più oltre sono all'opera i valenti sbalzatori di rame e d'argento e gli antichi maestri del ferro; qua, in un fondo, si lavorano le rustiche seggiole di faggio; là si batte il telaio, mentre la spola corre sui fili di seta, accompagnando le canzoni melanconiche di una giovane tessitrice. E su gli scalini di pietra serena vedi arzille vecchiette col fuso e la conocchia, mentre il vecchio marito si riscalda al bacio del tiepido sole.

Passa un ragazzotto portando il mangime nella sua grinella di salcio e dà la voce alle bestie, che indugiano a piluccare le erbe dei poggi.

E le fanciulle vanno per le strade ombrose, giù verso San Piero o giù per le Palmente, cogliendo il capelvenere e le viole, finchè vien la sera. Per quelle viuzze tutte ciottoli e pietraie, per quei sentieri tutti verdi d'edera e muschi, ai

piè d'un muro da cui discende il glicine in fiore, c'è un bisbigliare sommesso, una pausa, un addio... e poi nulla...

> Dal camino nero il vento
> Tra lo scoppiettar dei ciocchi
> Porta un suono lungo e lento
> Tre, poi cinque, sette tocchi.
>
> (*L'ora di notte di G. Pascoli*)

Ancora un poco e poi Barga dorme.

« Nobilissima terra medioevale, Barga, ha l'onore di una storia particolare, per aver saputo con tanta costanza, fin dai tempi più remoti, a costo spesso d'ingenti sacrifici, mantenersi gloriosamente indipendente ».

Se poco sappiamo delle prime origini di questo vetusto castello, è certa però l'esistenza della sua rocca, testimoniata ancora oggi dalla Porta Mancianella, con bertesca e alcuni merli, da torri e da solidissime mura munite di contrafforti e bastioni. Il territorio di Barga, chiuso tutto all'intorno da fortezze che si ergono su colli e montagne, costituì ognora il più importante centro politico e militare della regione. Contro il Pistoiese, Barga era munita dalla Rocca di Renaio; contro i valichi della Lombardia, da Castiglione; contro la Repubblica di Lucca, dal Passo del Ponte sull'Ania, dalle Fortezze di Pedona, Loppia e Seggio; contro la Vicaria di Coreglia, dal Forte di Tiglio.

UNA PITTORESCA VIUZZA DI BARGA. (*Fot. P. Rigali*)

A Barga signoreggiarono per primi certi Rolandinghi, feudatari lombardo-lucchesi della Valle del Serchio; ma presto Lucchesi, Pisani e Fiorentini rivolsero ad essa le loro mire di conquista, e ne nacquero lotte lunghe e penose, dalle quali i bellicosi alpigiani sortirono sempre con onore e con gloria.

Nel 1170 fu occupata dai Lucchesi in lotta contro Garfagnini e Pisani. In quel medesimo anno giunse ordine da Lucca che senza pietà venissero atterrate le case dei ribelli. Ma nel 1231, per istigazione dei Pistoiesi, Barga si ribellò ai Lucchesi, i quali non indugiarono a mettersi in armi contro il territorio bargèo; ma i Pisani, avutane notizia, « per interesse loro e dei loro amici », accorsero in aiuto e inflissero tale sconfitta al nemico. che « pochi se ne tornarono in quel di Lucca ». Nell'anno seguente i Lucchesi tornarono alla riscossa, aiutati questa volta dai Fiorentini, ma ebbero la peggio. Finalmente, solo nel 1272, « bene pensando alle cose loro quei popolani, e specie i loro capi », si sottomisero, promettendo fedele dipendenza al Comune di Lucca, che aveva già deciso di ridurli a obbedienza « a forza d'assedio e d'assalto ».

Sembra però che Barga fosse assolutamente intollerante del giogo lucchese, tanto che nel 1328 si diede a Firenze, che, dopo vario battagliare coi Lucchesi, la tenne saldamente soltanto nel 1340.

Nel 1352 Barga fu assediata da Francesco Castracani; nel 1359 e nel 1363, dai Pisani; ma invano, perchè il popolo barghigiano resistette gloriosamente, « assistito negli assalti più feroci dalle stesse sue donne ».

Nell'ottobre del 1401 alquanti Ghibellini, insieme a certi signori del Frignano e ad altri Ghibellini di Garfagnana, si accordarono per togliere Barga a Firenze e ridurla a parte ghibellina. Ma l'attentato fu scoperto e l'audace tentativo non approdò a nulla.

I Barghigiani stettero ancora in armi per molto altro tem-

NEI DINTORNI DI BARGA: ACQUA LIMPIDA, ALBERI FRONZUTI, EDERA E MUSCHIO...

po, difendendo il loro castello con ogni sforzo, dimostrandosi « uomini avvezzi alla guerra e sopra tutto animosi e fedeli », come rilevò lo storico Scipione Ammirato (1).

Questa gloriosa roccaforte della Val di Serchio, che ebbe una storia sì travagliata, rimase in potere di Firenze durante la dominazione dei Medici, della quale restano ricordi oltre che nelle architetture quattrocentesche dei severi palazzi, nel Marzocco e nella Colonna di maestro Battista da Settignano, eretta nel 1598 in onore del Duca Cosimo I.

Se per Barga fu sommo onore usare dell'amicizia della Repubblica Fiorentina, maggiormente fu onorata da uomini insigni per dottrina e per arte, a cui diede i natali e che vissero presso la Corte dei Medici. Pietro, Antonio e Michelangiolo Angeli, « appartenenti tutti a quella veramente angelica famiglia per numerose ed elevate intelligenze », furono desiderati da Cosimo, Giulio e Ferdinando dei Medici a ornamento e lustro delle loro case.

E ben giustamente ancora oggi i Barghigiani si vantano di essere stati Fiorentini.

Barga custodisce nelle sue chiese opere di grandissimo pregio; vanta la geniale architettura de' suoi palazzi; profonde in ogni più piccola cosa un senso naturale di raffinato buon gusto, che dona all'ambiente una simpatica nota di eleganza. Il Duomo, centro ideale della città, al quale convergono le sue ripide vie, è un'opera severa e imponente, cui i secoli hanno conferito una patina da avorio consunto. Di esso il Pascoli scrisse: « Al tempo dei tempi avanti il mille, i Barghigiani campavano rosicchiando castagne, e fecero il Duomo. Dicevano: in casa mia che io salti da un travicello all'altro; ma il Duomo ha da essere grande, col più bel pulpito di marmo che si possa vedere... ».

La facciata è abbellita da due cornicioni, sotto i quali corre una serie doppia d'archetti a sesto intero, su capitelli ornati di figure d'uomini e d' animali. L' architrave del portale principale ha un bassorilievo raffigurante una vite intrecciata; l'arco soprastante è scolpito a foglie di acanto; ai fianchi, sono due colonne, alla sommità delle quali sporgono due leoni, uno mutilo e l'altro che tiene tra gli artigli un bimbo piangente.

L'interno è a tre ampie navate, illuminate da strette e lunghe finestre.

(1) Lo stesso storico ricorda come il dì 8 Febbraio 1437 il famoso condottiero Niccolò Piccinino, che pure aveva battuto i Fiorentini sulle rive del Serchio, non potè espugnare Barga; anzi, fu costretto ad abbandonare l'assedio e levare il campo in rotta, con vergogna e perdita di molte sue genti.

... OMBROSE SELVE DI VERDI CASTAGNI... *(Fot. C. Agostini)*

Nella mistica penombra rifulge un bianco bellissimo ambone, di scuola comacina (sec. XII). La cassa, squisita scultura attribuita essa pure a maestranze comacine, è sorretta da quattro colonne di marmo rosso. Le anteriori poggiano su leoni bianchi; l'uno tiene fra le zampe un drago alato decapitato; l'altro un uomo in tunica, che con una mano gli accarezza le labbra e con l'altra gli ficca uno stile nella gola. Delle altre due, una poggia sulla gobba di un vecchietto barbuto, l'altra sopra una semplice pietra.

Il pannello prospiciente la navata centrale è il più complesso. Sull'estrema sinistra, quasi isolata, una figura veneranda, aureolata e barbuta, in veste pieghettata e lunga, con in mano una foglia di palma. Di fianco, due Re Magi che galoppano sui loro cavalli riccamente bardati; mentre, a destra, il terzo Re offre già doni, che il Bambino, sulle ginocchia della Madre, mostra di accettare allungando una manina. Nel mezzo è scolpito, con originalità di caratteri, il gruppo dei quattro Evangelisti, e cioè S. Matteo, che tiene il suo Vangelo con le mani incrociate sul petto, fiancheggiato da un leone e da un bove, simboli di Marco e di Luca, e sormontato da un'aquila, simbolo di Giovanni.

Lo specchio verso la facciata è diviso in tre parti. A sinistra, l'Annunciazione; nella parte mediana la Vergine giacente, di fianco a lei S. Giuseppe e in alto, un angelo esultante; finalmente, nell'estrema sinistra una pila, dentro la quale il Bambino viene lavato da una donna, mentre un'altra versa l'acqua. Un poco in alto, a destra, il Bambino Gesù dentro una piccola culla, sulla quale alitano il bue e l'asinello.

Ma se il pulpito è l'opera più grandiosa, che dà al tempio severo una nota di mistica allegrezza, molte altre opere, piccole e grandi, trasfondono nel visitatore quella più viva fede e quella più spontanea preghiera, che a volte appunto è ispirata da rappresentazioni materiali, delicate e gentili.

Nella Cappella del SS. Sacramento si ammira un'edicola o tabernacolo, in terra cotta, alla maniera di Giovanni Della Robbia: angeli e putti, festoni e ghirlande a cornice di una minuscola armonica costruzione architettonica, nel centro della quale si apre una graziosa porticina ad arco. Nel Battistero una vasca esagonale di marmo rosso, del XIII sec., in alto, al centro della navata, una grande croce giottesca; in vari punti della chiesa, tre antiche pile per l'acqua lustrale; un architrave, un tempo collocato esternamente, intagliato a bassorilievo, rappresentante due conviti (secolo XI);

PORTA MACCHIAIA. *(Fot. C. Agostini)*

LA CHIESA MONUMENTALE DELLA FRAZIONE DI LOPPIA. *(Fot. C. Agostini)*

IL PULPITO DEL DUOMO (1233). *(Fot. Alinari)*

IL DUOMO DI BARGA. *(Fot. Alinari)*

affreschi, tele, legni e marmi stupendamente lavorati. In capo alla chiesa, dietro l'altare ed entro un'urna, è una grande statua lignea del sec. VIII. Le cronache raccontano che essa veniva esposta su di un carro nelle battaglie, o in certe ricorrenze solenni sulle piazze, dove gli sposi, girandovi per tre volte intorno, si giuravano fedeltà. Narra una vecchia leggenda che, quando si volle collocarla nella nicchia dove tuttora si trova, furono costretti a tagliarle le gambe perchè, date le sue proporzioni colossali, non v'entrava, e come il falegname e i suoi discendenti dovessero poi soffrire per sette generazioni di mali alle gambe.

La sacrestia è ricca d'arredi preziosi, come pianete e piviali di damasco fiorato; possiede inoltre un calice dell'orafo fiorentino Francesco Vanni, una croce del XV sec., un corale in pergamena con belle iniziali miniate, del sec. XIV, e altro.

Il campanile, ricostruito nel 1478 e nel 1771, è stato recentemente restituito alla **sua forma originaria**, bella e imponente.

Uscendo dal portale laterale della chiesa ci si trova dinanzi alla pittoresca Loggetta del Podestà, una volta ingresso del vecchio Palazzo Pretorio e residenza magnifica di Commissarî e Podestà. Vi si scorgono tracce di affreschi e vari stemmi, il più antico dei quali è del 1396; mentre il più bello, un robbiano che porta l' arma dei Rondinelli, è del 1528.

Nelle chiese minori della città si ammirano pregevoli opere dei Della Robbia. Nella Chiesa dei Frati — presso il convento di S. Francesco (1470) — sono tre grandi lavori robbiani: la Natività, la Madonna dalla Cintola, S. Francesco che riceve le Sante Stimmate, oltre a due statue raffiguranti S. Andrea e S. Antonio.

Nella chiesa del R. Conservatorio — una volta convento di Religiose del Terzo Ordine di San Francesco, canonicamente eretto con bolla di Callisto III il 18 gennaio 1456 — oggi Istituto Magistrale Femminile, « fucina delle maestrine di montagna » — sull'altare principale si offre alla vista la pala dell'Assunzione, opera pregevolissima attribuita a Giovanni Della Robbia, nella quale è da notarsi un fraticello barbuto, che per tradizione si crede il beato Michele da Barga.

Il mondo poetico del Pascoli è in gran parte qui, tra *un seguito di pioppi* che sorridono al vento, solleticati dalla *querula corrente* della Corsonna; tra l'erbe umidette per la nebbia del Serchio; o tra i

marmi della Pania, *su cui piovono petali di rose appassite*; o, più vicino, all'ombra del campanile del suo *bel S. Niccolò, dove son tante viole — dove è tanto bello il sole*.

Qui, nella pace serena di Castelvecchio, egli cantò *l'albero, il ragno, l'ape, lo stelo e quelle nuvole che vanno*; qui lo raggiunse la gloria e la fama. Qui, perchè *c'era bello e buono*, rimase ad ascoltare, col cuore di un bimbo puro, le voci sommesse dell'anima e del creato, finchè potè affermare: « Barga è la patria di tutta l'opera mia ».

Qui tutto respira la sua mite Poesia; e questi umili scalpellini che lavorano con amore il duro albarese, del quale è costruita la Cattedrale, recitano a memoria i suoi versi, e la sera vanno a veglia a Castelvecchio da Maria Pascoli.

Intanto

> Il suon dell'ore viene col vento
> Dal non veduto borgo montano:
> Suono che uguale, che blando cade
> Come una voce che persuade.
>
> E' tardi! è l'ora! sì ritorniamo
> Dove son quelli ch'amano ed amo.
>
> (*L'ora di Barga* di G. Pascoli)

Terra nobile e popolosa, « dalla natura più che dall'arte munita », ebbe a dire di Barga il Repetti.

E il Giusti aggiunse: « luoghi da incantar pittori e non pittori, purchè abbiano occhi da vedere e animo che accompagni la vista ».

Ed è proprio così.

PARTICOLARE DELL'ALTARE ROBBIANO DELLA CHIESA DI S. FRANCESCO.

BARGA VISTA DALL'ARRINGO, COL MAGNIFICO PANORAMA DELLE ALPI APUANE SOTTO LA NEVE. *(Fot. P. Rigali)*

L'« ASSUNZIONE » DELL'ALTARE ROBBIANO DELLA CHIESA DI SANTA ELISABETTA. (Fot. P. Rigali)

LA NASCITA DI GESU': PARTICOLARE D'UNO DEI TRE ALTARI ROBBIANI DELLA CHIESA DI S. FRANCESCO. *(Fot. P. Rigali)*

Di fronte, in una visione fantastica, tutte le Alpi Apuane; « a Oriente la valle digradante giù verso il piano di Lucca...; a Ponente i monti della Garfagnana », da per tutto selve ombrose, felci, fiori, scroscianti cascate, rivi e polle. E laggiù, in fondo, l'Appennino verde e ferace.

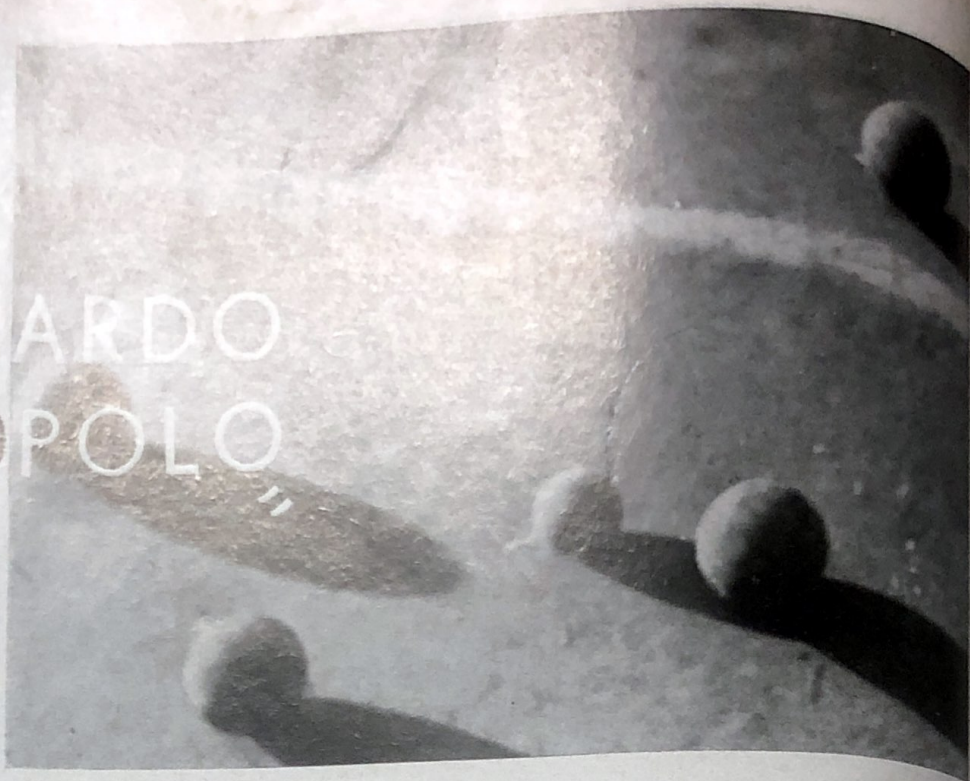
Per ammirare l'incantevole panorama di Barga occorre risalire gli aprìchi colli di Gragnana e le solatìe colline d'Albiano; ed allora si vedrà sorgere, come un'imponente acropoli, la Città, in mezzo alla più smagliante conca di verde, tra la cerchia delle Apuane aspre e ferrigne, e le cime degli Appennini, ricche di pascoli e molli di *canugio* e di serpillo.

Quando, nelle giornate serene, il sole, battendo sulla mole imponente del millenario Duomo, fa risplendere il duro albarese come fosse oro, si comprende quale nostalgico richiamo questo mirabile tempio costituisca per i Barghigiani emigrati, e come questa bellissima terra nel suo perenne rifiorire chiuda il segreto della perenne giovinezza del suo popolo, che non ha perduto mai le doti di fedeltà, di operosità e di ingegnosità per cui si distinsero i suoi padri; ma anzi le ha conservate integre, per esplicarle in opere di viva attualità, come la nuova città-giardino sorta ai piedi dell'antico castello.

Nella primavera del 1930 S. E. Mussolini, per la prima volta ospite di questa terra, in considerazione delle sue tradizioni storiche, artistiche e culturali e del suo sviluppo edilizio, conferiva a Barga il titolo di Città, segnando così una data memorabile nella sua storia.

ANTONIO CELLA

IL SANTO PATRONO DI BARGA. *(Sec. VIII)*

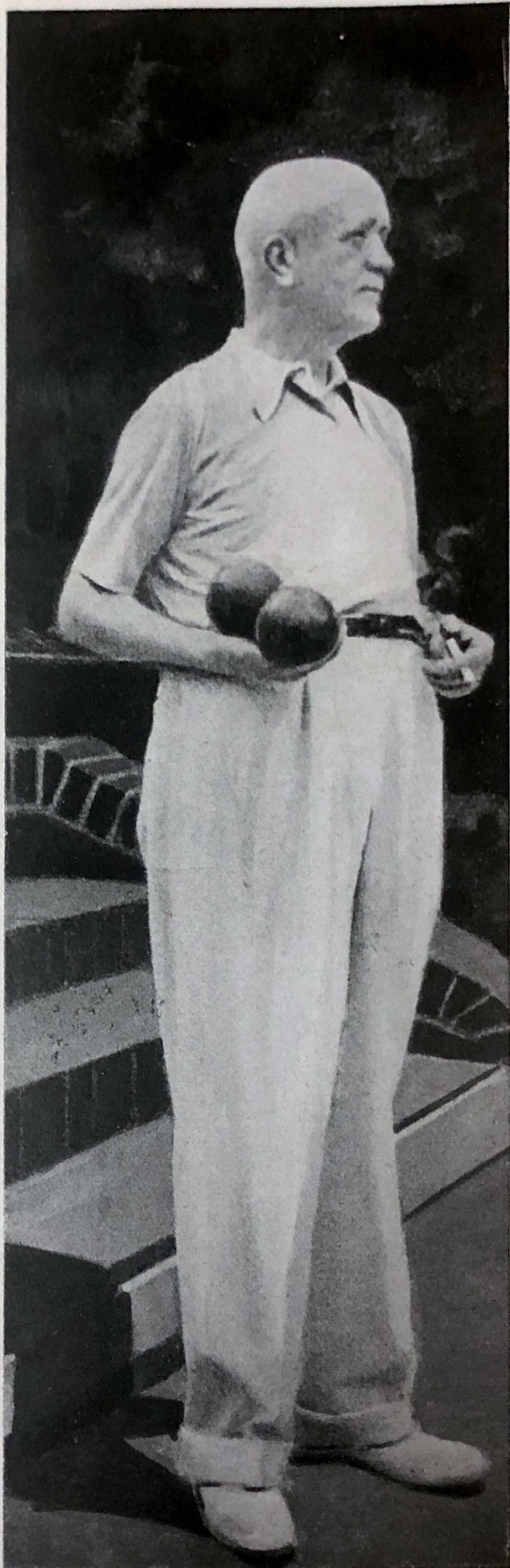
IL "BILIARDO DEL POPOLO"

Il gioco delle bocce è stato chiamato così, e sia pure, nel senso che oggi la parola «popolo» è andata acquistando. Popolo siamo tutti e si va verso il popolo tutte le volte che si va bene. Ma i vocabolarî ti riserbano le prime sorprese, dall'arcaico Trinchera all'universale Petrocchi e al moderno Panzini. Quanti non sono a credere che «bilia» sia la palla? Invece è la buca; e allora addio paragone con il gioco delle bocce, nel quale non ci sono buche. Non devono essercene assolutamente, come non ci devono essere sassolini, ad evitare le ire e gli alibi dei giocatori. Al più si può dire che un gioco di bocce è liscio come un biliardo, il che rappresenta il massimo elogio.

Messa a posto così la questione filologica, per rimanere ancora un poco nel paragone si può ricordare quella specie di biliardo sul terreno che si chiama il gioco dei birilli, e l'altro ibridismo delle «boccette» giocate senza stecca sul biliardo, anelli di congiunzione tra il biliardo e il gioco delle bocce. Ma la differenza è sostanziale anche perchè il biliardo si gioca al chiuso, nell'atmosfera spesso fumosa e polverosa di un caffè, mentre alle bocce ci si esercita all'aperto, dove l'aria è libera e lo spazio non manca, con minori pretese e infinitamente minor pericolo di lasciarsi prendere dal demone dell'interesse. Se dunque Paolo Hervieu ha dedicato un mirabile inno al biliardo, si capisce come Addison abbia fatto l'elogio delle bocce in una non meno mirabile poesia latina.

Questo elogio lo fa istintivamente il popolo con la sua passione e la sua fedeltà, il popolo che, quando la stagione, come adesso, è calda e serena (ma oramai si gioca anche d'inverno, al riparo, nei bocciòdromi vegliati da trasparenti lucernari), affolla i giochi nella periferia della città, dove le partite hanno quasi sempre un accompagnamento di organetti, nelle osterie suburbane, nei campi dopolavoristici o sportivi. Le comitive di amici si trasformano in piccole squadre di avversarî, ma senza professionismo. C'è l'operaio e l'impiegato, il calzolaio e il professore universitario, l'ortolano e il ragioniere, presi da una rivalità a fior di pelle e sempre transitoria, che ha per posta un bicchier di vino o di birra bionda e leggera e che si placa in un cordiale riconoscimento di superiorità per cui il professionista, non cessando di essere tale, non si sente menomato affatto se lo sovrasta la gerarchia agonistica dello spazzino, di lui più abile a segnar «punti». Nella vita comune, tutti al loro posto, con le loro prerogative d'ingegno, di cultura, di censo; sul campo delle bocce, tutti gli onori al migliore, a qualunque ceto appartenga. Alle carte, ai dadi, a qualsiasi altro gioco è possibile adirarsi, offendersi, tentare trucchi; alle bocce no, per la semplicità delle regole, per il fondo onesto del gioco legato al fondo della terra onesta, illuminato dal sole e dalla serenità, ombreggiato dal verde, sul quale passa il puro alito della natura e spazza invidie e rancori; infine per uno stile di semplicità che non consente malizie, mentre la presenza degli spettatori, divertiti anch'essi quanto i giocatori, costituisce un controllo di giudici attenti e sereni. Le virtù del gioco delle bocce sono state elencate fin dal 325 d. C. dal medico greco Oribase e apprezzate dal più grande puritano che ricordi la storia, Calvino, il quale ne era così appassionato che una volta fu visto giocare perfino di... domenica.

Si dice che tutti sanno giocare alle bocce. Più esatto è dire che tutti possono giocare. Ci vuole forza di braccia, destrezza di mano, elasticità di gambe, colpo d'occhio; ma tutto questo non troppo. Prova ne sia che non c'è limite di età come in altri ludi, in cui, arrivati ad un certo punto, si diventa veterani. I primi giocatori di bocce sono i ragazzi che tirano ciottoli scegliendoli fra i più lisci e arrotondati. Nei tempi preistorici, prima che si potesse usare una palla tornita, quell'umanità tutta fanciulla doveva far correre ciottoli levigati ed arieggianti la sfera, gareggiando a chi si avvicinava di più ad un segnale. Quando nacque la palla, fu come quando nacque la ruota. L'uomo vi si trovò legato per i suoi giochi tal quale Issione alla pietra rotonda, con i serpentelli dell'emulazione agonistica al posto di quelli dell'antico supplizio tartareo.

Il piacevole tormento del gioco è andato sempre rotolando intorno ad una palla. Calcio, palla ovale, pallone, *cricket*, *golf*, palla a nuoto, *tennis*, *ping-pong*, palla al maglio, polo, *base-ball*, palla vibrata, tamburello, *pelota*, tutti i giochi della palla insomma, con più o meno barbari nomi chiamati — e quasi tutti nati in Italia, dove hanno una tradizione, se non sempre una locuzione nazionale o regionale — costituiscono una vastissima famiglia nella quale il gioco delle bocce occupa il posto del bravo figliuolo sobrio e onesto.

Tutte le città dotate di alte mura medioevali ebbero, presso gli avanzi di quelle mura, il loro sferisterio per il gioco del pallone. Allo stesso modo può dirsi che dovunque ci sono pochi metri di terreno livellato, nobili e plebei, militari ed ecclesiastici hanno giocato alle bocce, e adesso tutti gli Italiani continuano, con foga e serietà crescente, ad intrecciare partite individuali, a terne di giocatori, a quattro, andando « a punto », strisciando, rotolando, volando e bocciando. Gli spettatori fanno anche qui, ma non mai virulento, il tifo. Se manca il quarto, ecco l'oste mettersi in maniche di camicia e partecipare anch'egli al gioco. Egli è in generale uno di quei bocciatori che non prendono di mira una piuttosto che l'altra palla avversaria per farla « secca », come riesce a molti famosi in questo tiro. Gli basta gettare lo scompiglio tra le bocce; è un « raffatore » o un « raffista » e spesso il suo colpo, che sconvolge il gioco, ottiene l'effetto precisamente opposto, fa « segnare » cioè l'avversario. Non importa; si applaude lo stesso. Ciò vuol dire che si può rimanere anche nel puro campo dilettantistico, senza aspirare alla virtuosità di quelli che san far compiere alla palla sapienti giri di « effetto », sfruttando abilmente il peso di un piombo che vi è incastrato fuori centro, o di altri che non san giocare se non con le proprie bocce, ed arrivano con queste entro la valigetta, come il concertista con il violino entro la custodia ovattata.

UN ILLUSTRE BOCCIOFILO: IL MARESCIALLO PIETRO BADOGLIO.

Si è detto che le regole [illegible] toglie ogni motivo di litigiosità. [illegible] contestazione può nascere dalla misura [illegible] corre allora all'occhio infallibile [illegible] zo compasso, costituito per lo più [illegible] cettato senza discussioni e senza [illegible] ta di interpretare. Naturalmente, nel caso di [illegible] gno, di uno di quei campionati [illegible] si disputano di frequente, vige un regolamento [illegible] *Federazione italiana* del gioco delle bocce, compilato [illegible] to dei diversi stili e unificando le diverse legislazioni, anche se non scritte, che regolano il gioco nelle varie regioni. Dalla Lombardia al Piemonte, dalla Romagna alla Toscana, c'è qualche differenza consacrata dall'uso e derivante dalla configurazione del suolo: la sostanza però è la medesima, e il giocatore di bocce rimane lo stesso tipo, gioviale, schietto, faceto, ostinato ma non tanto, puntiglioso ma non troppo, e cavalleresco per natura.

Chè, se non avesse un'anima semplice ed ottimista, si darebbe ad altro gioco più esoso, più promettente, più raffinato.

La prima organizzazione bocciofila fu costituita in Italia nel 1897, in Piemonte, tra i rappresentanti di quindici società che deliberarono di indire a Torino un congresso per l'anno successivo, l'anno dell'Esposizione. Da quel congresso ebbe origine l'*Unione bocciofila piemontese*, con tanto di statuto sociale e di regolamento tecnico. In seguito all'adesione di alcune nuove società, specialmente della Liguria, nacque l'*Unione bocciofila italiana*, che creò un certo numero di comitati regionali. Ci fu anche qui un movimento secessionista, ad opera di alcuni organismi dissidenti, ma solo per ragioni sportive, fino a che, nel 1926, nientemeno che il Comitato Olimpionico Nazionale riuniva tutti i giocatori di bocce italiani in una sola associazione nazionale denominata *Bocciofila italiana*, con sei Comitati regionali e poco meno di 200 società affiliate. Nel recente inquadramento dello sport italiano essa è passata dal C.O.N.I. all'Opera Nazionale Dopolavoro.

MANCA IL QUARTO? ECCO L'OSTE CHE SI RIMBOCCA IL GREMBIULE E SCENDE IN CAMPO.

Quante sono le sezioni bocciofile del Dopolavoro? Tante quanti i Dopolavoro stessi, tutte rette da un regolamento unico. E poichè ogni sezione possiede parecchi terreni di gioco ed ogni gioco può accogliere a turno numerose schiere di appassionati, si può calcolare che i giocatori di bocce siano decine di migliaia. Non tutti abilissimi, s'intende, e del resto non tutti si credono tali. Sembrerebbe che in questo campo si dovesse trovare il maggior numero di « pallonari », ma invece il primato — non è vero? — è tenuto ancora dai cacciatori.

Se c'è un gioco nel quale la personalità si rivela, è proprio questo. I litigiosi, i violenti finiscono per manifestarsi presto, e vengono eliminati altrettanto rapidamente. Nessuno vuol più avere a che fare con loro. Segnati a dito, o riescono a modificare il loro con-

UNA GIURIA AUTOREVOLE E COMPETENTE. *(Fot. M. Lubinski)*

foggio, o vengono fuggiti come gli appestati. Il gioco delle bocce è il gioco della tolleranza e dell'amicizia. I neofiti sono ammessi volontieri nella speranza che ci sia in loro un bocciatore... in boccio, e si sono avute spesso delle rivelazioni. Chi non ha la stoffa o la vocazione si rende conto del disagio in cui pone gli altri e non tarda a ritirarsi da un agone che non è fatto per lui. Del resto, sono divertentissime anche le partite fra gli « schiappini » e possono costituire un mezzo per fare nuovi adepti e un piacevole intermezzo in un gioco che presuppone serietà e va preso, come viene preso, con serietà.

Ci sono, fra i tanti, dei bocciofili veramente illustri, come il Maresciallo Badoglio che, nel suo « pallaio » dell'Astigiano, in maniche di camicia, gareggiando con i vecchi amici, sembra mettere nel gioco delle bocce lo stesso impegno che ha posto nella conquista di Addis Abeba. Il solo modo di vantarsi alle bocce è il desiderio di vincere, ma non per umiliare l'avversario, che domani può essere il compagno di partita, non per ingordigia di denaro, chè un incontro alle

« ADESSO VI FACCIO VEDERE IO... ». *(Fot. M. Lubinski)*

UN PERFETTO LANCIO DI STRISCIO. (Fot. M. Lubinski)

QUI BISOGNA « ANDARE A PUNTO »... (Fot. M. Lubinski)

bocce non ha posta di quattrini; non per ingurgitare litri di vino, chè ai vecchi cartelli facenti obbligo della consumazione si van sostituendo, vicini a quelli che recano mòniti di cortesia sportiva cameratesca e il divieto del turpiloquio, altri i quali avvertono che « la consumazione non è obbligatoria ». L'arte per l'arte dunque, il gioco per il gioco, rasserenante, salutare, sotto la verde trasparenza dei pergolati; il migliore dei giochi in una parola, come del resto lo proclama una canzone popolare della nostra Savoia:

Le jeu d'échecs est trop savant,
Je fuis un plaisir qui m'occupe.
Aux jeux de cartes bien souvent
L'homme devient fripon ou dupe.
En vain le billard tant vénéré
Vient m'offrir sa queue et ses poules:
Pour le plaisir et la santé
Vive le noble jeu des boules! (1)

L. S. A.

---

(1) Il gioco degli scacchi è troppo scientifico — ed io rifuggo da un piacere che preoccupa. — Ai giochi delle carte molto spesso — l'uomo si dimostra o ribaldo o minchione. — Invano poi il veneratissimo biliardo mi offre le sue stecche e le sue « poules »: — per il piacere e la salute — viva il nobile gioco delle bocce!

SI RICORRE AL RESPONSO DEL COMPASSO... (*Fot. M. Lubinski*)

MA TALVOLTA BASTA UNA ROZZA CANNA... (*Fot. M. Lubinski*)

Vita de[illegible]

L'ALBO D'[illegible] CLUB ITALIANO

Pubblichiamo il [illegible] in Africa Orientale: ai militari fanno seguire i Pionieri del Lavoro, [illegible] della conquista. Abbiamo desunti i nomi degli uni e degli altri [illegible] XX, XXI e XXII, apparsi rispettivamente il 9 marzo, il 9 aprile e il 12 maggio 1937-XV.

BARBERI GIOVANNI	*S. Ten. [illegible]*
BRAIDA GREGORIO	*Magg. Artiglieria*
CASALIS FRANCESCO	*S. Ten. [illegible]*
CASONI GOFFREDO	*S. Tenente*
CELENTANI MARCELLO	*Maggiore*
D'ANGELO ALFONSO	*I Cap. Medico*
DEL GIUDICE EUGENIO	*S. Tenente*
DE PIRRO ASCANIO	*Ten. Medico*
ERA VITTORIO	*I° Capitano*
FAUSTINELLI ALBINO	*S. Ten. A. A.*
LOMBARDO GEROLAMO	*S. Tenente*
MARTINELLI FRANCESCO	*Ten. Osservatore*
MOSCHELLA ENRICO	*S. Tenente Medico*
PACCIANI VINCENZO	*Ten. di Fanteria*
RESTELLI ANGELO	*Tenente*
TOSCAN GOFFREDO	*S. Ten. Artiglieria*
TRAPANI RUGGERO	*Carabiniere*
BROGI ALESSANDRO	*Pioniere del Lavoro*
LA CIVITA ERCOLE	*Pioniere del Lavoro*

Ricordino i Soci...

... che il 31 luglio scade il termine utile per l'invio delle schede di votazione «ad referendum» annesse al numero di maggio de *Le Vie d'Italia*. I Dirigenti del Touring si attendono che tutti o quasi tutti i Soci partecipino alla votazione, dimostrando così, nel modo più diretto e spontaneo, di seguire con affettuosa attenzione la vita e l'opera del Sodalizio di cui fanno parte e che attinge dal loro consenso le energie vive indispensabili ad operare, con crescente fervore di iniziative, nel nuovo clima nazionale.

I Soci che non lo hanno ancora fatto si affrettino ad inviare la scheda con l'espressione del loro voto. E' inutile prorogare a domani ciò che si può fare oggi; e, del resto, si tratta di così lieve disturbo, che il ritardo non avrebbe giustificazione alcuna.

Le tende del Touring in Val d'Ayas.

Dal 25 luglio al 25 agosto il Touring pianterà nell'alta Valle d'Ayas quelle sue belle, larghe, confortevoli tende che i Soci conoscono per lunga consuetudine estiva. E' questo il quarto Campeggio che la nostra Istituzione conduce in Val d'Aosta. Troppi? No: non sono troppi. La valle della Dora Baltea, con le sue numerose diramazioni a nord e a sud, può esser mèta di una serie ancora abbondante di tali briosi e simpatici raduni. Ogni sua vallata secondaria è un mondo a sè; e ciascuno di questi mondi è diverso dall'altro. Se non fosse una contraddizione in termini, si potrebbe dire che «ciascuno è più bello dell'altro».

Ma stupendo è di certo, e difficilmente trova confronto, l'alto bacino dell'Evançon, con l'elevata corona di vette del Breithorn e dei Gemelli — tutte superanti i 4000 metri — dalle cui pendici scendono le immani fiumane di ghiaccio di Ventina, di Verra, del Càstore. E' una chiostra di titani, allineati sui termini sacri della Patria, serrati in una potente corazza di geli e rivolti a settentrione ad un'altra grandiosa collana di ghiacci accavallati in fantastiche seraccate e allungati in maestose correnti nella grande conca di Zermatt. Non basta. La Val d'Ayas, ai fianchi della sua testata comunica, per due importanti e facili valichi, con le conche finitime del Breuil e di Gressoney, i due regni del Cervino e dei Lyskamm, e col Rosa, aprendo altre infinite possibilità ad escursionisti ed alpinisti.

L'approccio alla località del Campeggio — che, come già è stato annunziato nello scorso fascicolo di questa Rivista, sorgerà a 2047 m., al Pian di Verra — costituisce già per sè stesso lo scopo di un mirabile viaggio attraverso una varietà continua di paesaggi, ora arcadici ed or severi;

IL PIAN DI VERRA DOVE SORGE IL CAMPEGGIO. *(Fot. Galli)*

forti, luminosi ed entusiasmanti sempre.

La valle percorsa dall'Evançon appare, a chi la risale, divisa in tre settori distinti, di cui ognuno ha un carattere suo particolare: il tronco di Challand, il bacino di Brusson, il tronco di Ayas propriamente detto che termina contro i ghiacciai con i valloni di Cortod e di Verra.

Dai 393 metri di Verrès, la valle sale con questi tre settori ai [illegible] metri ed oltre delle creste terminali; e questa semplice enunciazione di quote basta da sola a farne intravedere l'infinita varietà di quadri, di climi e di flora.

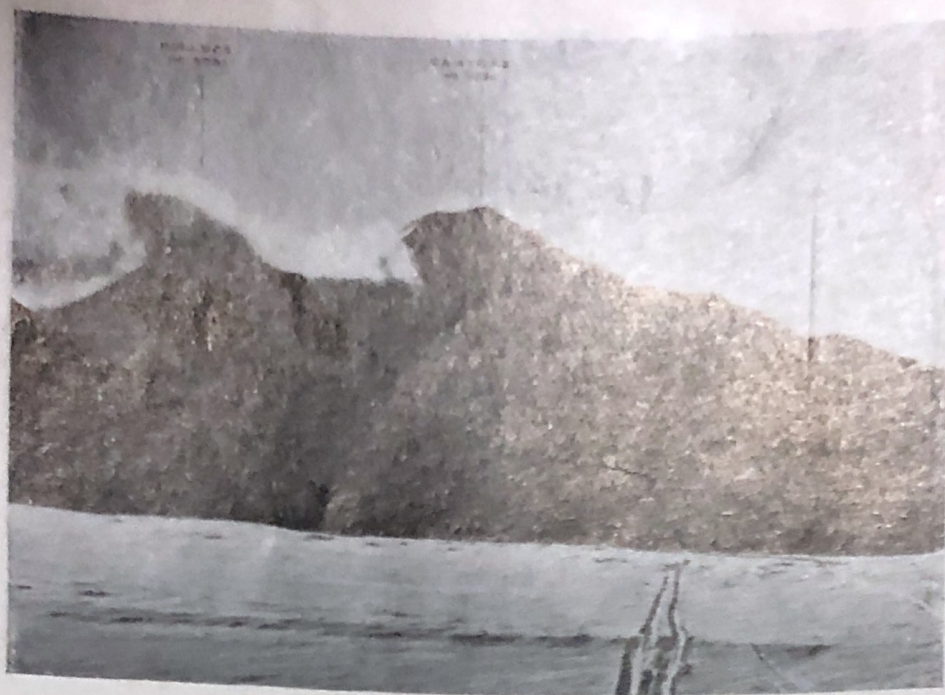
LA VALLE D'AYAS. *(Fot. Brocherel)*

Assai bello il viaggio su per la valle dell'Evançon. Le prime visioni scenografiche appariscono già dall'inizio. Vi avventate su per la strada che da Verrès morde la rupe avversa, e quando — già alto — il nastro volge su se stesso per entrare nella gola a piombo sul fiume, ecco v'appare la verde piana bagnata dalla Dora, Issogne al di là, Verrès al di qua della corrente spumeggiante, con i loro medievali manieri. La visione sparisce e la gola vi ingoia; ma a Targnod (m. 723), eccovi tra coltivi e irrigue praterie ombreggiate da castagni e noci; a Villa (m. 765) si è addirittura in un terreno ubertoso e feracissimo, che fa strano contrasto con la sponda opposta, scura di boschi e rotta da canaloni precipitosi. Allo sbocco della valle ammiccano di lontano, a sud, alcune belle vette del Gruppo del Gran Paradiso.

A Corliod (m. 1000), che guarda in pieno meriggio, i castagneti signoreggiano ancora vigorosi. Ma è l'ultima loro vittoria e, quasi d'un tratto, cedono il regno alle conifere; a Quinçod (metri 1035), la valle ha già caratteristiche nettamente alpestri. E le sorprese del paesaggio non sono finite. Alla Torretta, dove l'angustia del paesaggio sembra opprimere senza scampo, ecco un nuovo motivo di entusiasmo pel viatore: squallida e selvaggia, e pure imponente e minacciosa malgrado le ingiurie del tempo e degli uomini, appare d'improvviso, dall'alto del suo aereo scoglio, la Rocca di Graines, che fu dei Conti di Challant. La drammatica descrizione che ne fa il Giacosa in « Castelli e paesi valdostani » balza vivida alla memoria con la sua gente e le sue leggende; ma poco più oltre lo smeraldino piano d'Arceza, fondo interrato d'antichissimo lago, placa nella sua arcadica pace le evocazioni guerriere. In guardia, però, chè esse tornano a impadronirsi più fieramente dei vostri pensieri alla seconda e più spettacolosa apparizione del castellaccio, dalla Cappella di San Valentino.

Ve ne libera ad un tratto il ridente quadro solatìo del bacino di Brusson (m. 1331).

Procediamo. Pascoli e praterie ci accompagnano fino a Vollon ed Extrapiera (m. 1378); un gradino di fianco ad una forra conduce alla magnifica conca d'Ayas, dove le borgatelle e i gruppi di casolari sciamano sui pendii nella gloria del sole. Antagnod (m. 1709), il più grosso assembramento di case, con la più grossa chiesa, sembra un buon pastore in mezzo al suo branco di pecore sparse. Di fronte si spalanca grandiosa la prospettiva della testata alpina, con la Rocca di Verra scavalcata e stretta negli azzurri tentacoli del ghiacciaio di Ventina, le altissime creste del Breithorn fasciate al piede dai candori abbaglianti dei ghiacciai di Verra e, ai lati, i pendii del Palon di Résy e del Grand Tournalin. Si divora, ansiosi, il tratto pianeggiante che mette a Champoluc (m. 1570); al limite di un bosco di resinose ci s'interna nella valle più angu-

PUNTA GNIFETTI E PUNTA ZUMSTEIN DALLA VETTA DUFOUR. *(Fot. Sella)*

I GEMELLI. *(Fotocelere)*

sta, e alle case di Frachey (m. 1623) si ha la sorpresa di ricevere il saluto del Cervino, che sporge il capo rabbuffato di gigante nel vano del Colle delle Cime Bianche, al sommo del vallone di Cortoz.

Fatta sosta a Saint Jacques (m. 1743), la mèta è ormai prossima. Una comoda salita nel bosco conduce in mezz'ora di cammino all'incantevole cantuccio di Fiéry (m. 1878); di là, volgendo a destra per la mulattiera sotto gli immani scogli della Rocca di Verra, si arriva, in meno di un'altra mezz'ora, al Pian di Verra, dove le tende del Touring aspettano, invitanti.

Abbiamo detto che il Campeggio è la mèta. Non è esatto. Il Campeggio è soltanto la mèta del primo giorno. Ma in tutti gli altri — *Jove favente* — le tende rimarranno vuote per gran parte della giornata. Gite, escursioni, ascensioni occuperanno gli ospiti.

Gite alla portata di tutti: nelle foreste dei dintorni; al bel Lago Bleu (m. 2184), gemma glauca incastonata tra la Rocca e il ghiacciaio di Verra; alle bocche del ghiacciaio stesso per conoscerne alcuni fenomeni interessanti; al grazioso gruppo dei laghetti di Résy; al Lago di Ciarcerio (m. 2369), dal vago e vasto panorama; al Lago di Ventina.

Escursioni per le medie forze: al Passo di Bettaforca (m. 2676); al Palon di Résy, giusto sopra al Campeggio, una delle migliori specole sul bacino di Ayas; al Monte della Bettaforca (m. 2967) da cui si scopre l'ampio panorama sulla testata della Valle di Gressoney, col Monte Rosa e l'elegante gruppetto del Corno Bianco di Valsesia; al Passo della Bettolina e alla Capanna Quintino Sella (m. 3500), esattamente al limite del ghiacciaio del Felik ed in magnifica posizione per mirare i due versanti di Gressoney ed Ayas ed il regno dei ghiacci che fasciano lo spiovente sud della catena principale, dal Breithorn al Monte Rosa. Poi quella al Rifugio Mezzalama, sul crestone di Lambronecca (m. 3004), là dove esso partisce in due rami le correnti glaciali di Verra, di faccia ai gemelli, Càstore e Polluce; al Colle delle Cime Bianche e alla Gran Cemetta (metri 3166), facile mèta e amenissimo belvedere sulla conca del Breuil, col corteggio di cime che l'han resa famosa, Cervino, Dent d'Herens, Grandes Murailles; la traversata per il vasto Plan Tendre al Colle del Teodulo. E non le abbiamo citate tutte. L'imbarazzo sta solo nella scelta.

Agli alpinisti si offrono ascensioni famose: da quella del Breithorn (m. 4174), a quella dei Gemelli (4097 e 4230 m.), a quelle del Liskamm Occidentale (m. 4478) e Orientale (m. 4538), a quella infine della Punta Gnifetti, la vetta più popolare del M. Rosa (m. 4559). Questa magnifica ascensione, che formerà il *clou* delle giornate del Campeggio e alla quale ben pochi vorranno mancare, farà naturalmente scalo ai Rifugi intermedi, con tappe accessibili a persone allenate, anche se non alpinisti fatti e completi. La traversata dal Rifugio Sella alla Capanna Gnifetti, per il Passo del Naso e il grandioso ambiente di quattro vastissimi ghiacciai, può dirsi una delle più spettacolose di alta montagna e lascierà in tutti indimenticabili ricordi.

Il CAMPEGGIO — com'è precisato nel programma, che s'invia gratuitamente a richiesta — si svolgerà in tre turni:

1° turno, 25 Luglio-3 Agosto, L. 310.—
2° turno, 4-15 Agosto, L. 380.—
3° turno, 17-25 Agosto, L. 275.—

E' ammessa l'inscrizione a più turni alle condizioni seguenti:

1° e 2° turno, L. 675.—
2° e 3° turno, L. 675.—
1° 2° e 3° turno, L. 950.—

Il Ministero delle Comunicazioni ha accordato ai partecipanti al Campeggio la riduzione del 70 % sul prezzo del biglietto di andata e ritorno da tutte le stazioni delle Ferrovie dello Stato, indifferentemente per Milano o per Verrès.

Per i campeggianti che affluiranno a Milano verrà organizzato un servizio automobilistico diretto per il Campeggio.

Le prossime nostre manifestazioni escursionistiche e alpinistiche.

Come abbiamo già annunciato nello scorso numero di questa Rivista, nel mese corrente si effetttuerà la nostra *Escursione in Umbria*; nel mese di settembre verrà invece effettuata la *Marcia turistico-alpinistica nelle Dolomiti*.

L'ESCURSIONE IN UMBRIA si svolgerà dal 25 Luglio al 1 Agosto con il seguente itinerario: Arezzo, Città di Castello, Gubbio, Assisi, Foligno, Spoleto, Norcia, Cascia, Piediluco, Terni, Narni, Todi, Orvieto, Città della Pieve, Perugia, Lago Trasimeno, Cortona, Arezzo.

Il viaggio verrà effettuato con comodi torpedoni e i partecipanti alloggeranno in ogni località nei migliori alberghi.

Il Ministero delle Comunicazioni ha accorda-

to la riduzione del 50 % sul prezzo del biglietto di andata e ritorno da tutte le stazioni del Regno per Arezzo.

La quota di partecipazione al viaggio è di Lire [illegible], e dà diritto:

al vitto e alloggio completo per l'intera durata del viaggio; al trasporto in torpedone su un percorso di oltre 700 km.; a tutti gli ingressi, mancie, accompagnamento di guide, ecc.; al distintivo di conio speciale.

LA MARCIA TURISTICO-ALPINISTICA NELLE DOLOMITI avrà svolgimento dal 5 al [illegible] Settembre. Da Bolzano a Tires, indi, attraverso lo Sciliar, l'Alpe di Siusi, il Gruppo del [illegible], la Marmolada, il Gruppo di Sella, [illegible], il Passo di Falzarego, sino a Cortina. La quota di partecipazione è di L. 380 e dà diritto:

al trasporto con automezzi da Bolzano a Tires e dal Passo di Falzarego a Cortina d'Ampezzo; al trasporto del bagaglio con automezzi da Bolzano a Cortina; al vitto e all'alloggio per l'intera durata della manifestazione nei migliori alberghi e rifugi della regione, tutti perfettamente [illegible]; all'accompagnamento di guide [illegible]; al distintivo-ricordo di conio speciale.

I programmi delle due manifestazioni vengono inviati gratuitamente a richiesta.

La nuova edizione della "Carta Automobilistica al 650.000".

Nei precedenti numeri, dando notizia del diligentissimo processo di rinnovamento subìto dalla *Carta Automobilistica al 650.000* per adeguarla alle nuove condizioni della viabilità e migliorarla nella sostanza e nella veste, annunziavamo che il primo foglio di essa — *Italia Settentrionale* — sarebbe stato pronto per la spedizione nel mese di giugno. La promessa fu mantenuta ed infatti è già in corso l'invio del foglio a tutti coloro che lo hanno prenotato.

Le nuove richieste possono così essere esaudite senza alcun indugio.

Ricordiamo che la nuova Carta è un vero rifacimento della precedente e che nessun turista, viaggiando in automobile, può farne a meno, in quanto essa è ridisegnata *ex novo*, in base ad elementi più aderenti al panorama stradale del tempo fascista, che ha subìto mutamenti profondi, specialmente in questi ultimi anni.

Il foglio *Italia Settentrionale* costa: L. 9 alla Sede del T. C. I.; L. 10 franco di porto nel Regno, Impero e Colonie; L. 12.— all'Estero.

Una nuova grande Carta della Penisola Iberica.

Per seguire i drammatici avvenimenti spagnuoli, che lasceranno profonde tracce nella storia di quella Nazione e avranno conseguenze notevoli, politiche ed economiche, in ogni Paese di Europa, specie nella nostra Italia, che ha anche di recente espresso la sua solidarietà alla Spagna nazionale e alle forze armate del Generale Franco, il T. C. I. ha pubblicato una nuova Carta della *Penisola Iberica* a grande scala (1.000.000) che misura m. 1.20×1. Queste sue ampie dimensioni e gli undici colori in cui è impressa ne rendono estremamente facile la consultazione.

La grande Carta della *Penisola Iberica* è in vendita a L. 8 alla Sede del T. C. I.; piegata, si invia per L. 9 in Italia, Impero e Colonie; distesa, in tubo di cartone, per L. 13; all'Estero, per L. 9, più le spese postali, che variano da Paese a Paese.

L'Atlante Internazionale del T. C. I.

I mutamenti territoriali, che sono fausta conseguenza della conquista dell'Impero, hanno dato luogo — come replicatamente annunziammo — a profonde modifiche di alcune tavole dell'*Atlante Internazionale del T. C. I.* (uscito oramai in V edizione) e precisamente a quelle relative ai territori dell'Africa Orientale Italiana.

Chi possiede l'*Atlante*, è naturale che desideri rinnovare il proprio esemplare, sostituendo alle vecchie le nuove carte con modica spesa. Coloro, invece, che non sono ancora provvisti di questo mezzo indispensabile a seguire gli avvenimenti mondiali e a comprenderli, a leggere libri e giornali e a capirli, si facciano un'idea del valore di quest'opera da ciò che ne scrivono all'estero uomini di altissima competenza, che in generale sono parchi lodatori delle cose nostre.

« *L'Atlante Internazionale del T. C. I.* tocca senza dubbio il limite più alto della rappresentazione cartografica » (Dr. Fr. Leyden, in « Mitteilungen der Geographischen Fachschaft der Universität Freiburg i. Br. »).

« Alla testa di tutti i grandi Atlanti mondiali pubblicati negli ultimi anni sta il grande *Atlante Internazionale del Touring Club Italiano* » (Dr. Max Eckert-Greifendorff, professore di geografia e cartografia al Politecnico di Aquisgrana, in « Zeitschrift für Erdkunde »).

Dopo simili riconoscimenti, non c'è bisogno di retorica per raccomandare ai Soci e ai non Soci il nostro *Atlante Internazionale*.

La serie delle sette nuove carte (15 tavole) relative all'A. O. I. è ceduta ai Soci per sole L. 25 (invece di L. 36,50), incluse le spese di spedizione raccomandata, in Italia e Colonie, e compreso l'Indice speciale delle tavole N. 116-117 (Africa Orientale Italiana, al 5 milioni).

L'*Atlante* completo è in vendita in tre legature:

	prezzo per i Soci	*per i non Soci*
Legatura A) in un solo volume	L. 300	L. 400
Legatura B) in due volumi, uno contenente le tavole, l'altro l'indice dei nomi	L. 320	L. 420
Legatura C) con le tavole sciolte, custodite in cartelle, e un volume comprendente la prefazione e l'indice dei nomi .	L. 270	L. 370

Le spese di imballaggio e di spedizione in Italia, Impero e Colonie ammontano rispettivamente a L. 12, a L. 20 e a L. 25; per l'Estero variano a seconda del Paese di destinazione.

La "Campagna del Mezzo Milione".

Anche in questo numero della Rivista possiamo registrare nuove benemerenze dei Soci per la « *Campagna del mezzo milione* », che volge ormai verso la vittoria decisiva. A questa Campagna i più affezionati amici del Touring sono spinti, oltre che dal premio destinato a chiunque procuri un nuovo Socio, anche e specialmente dalla certezza di essere utili agli amici e conoscenti inquadrandoli nelle nostre file.

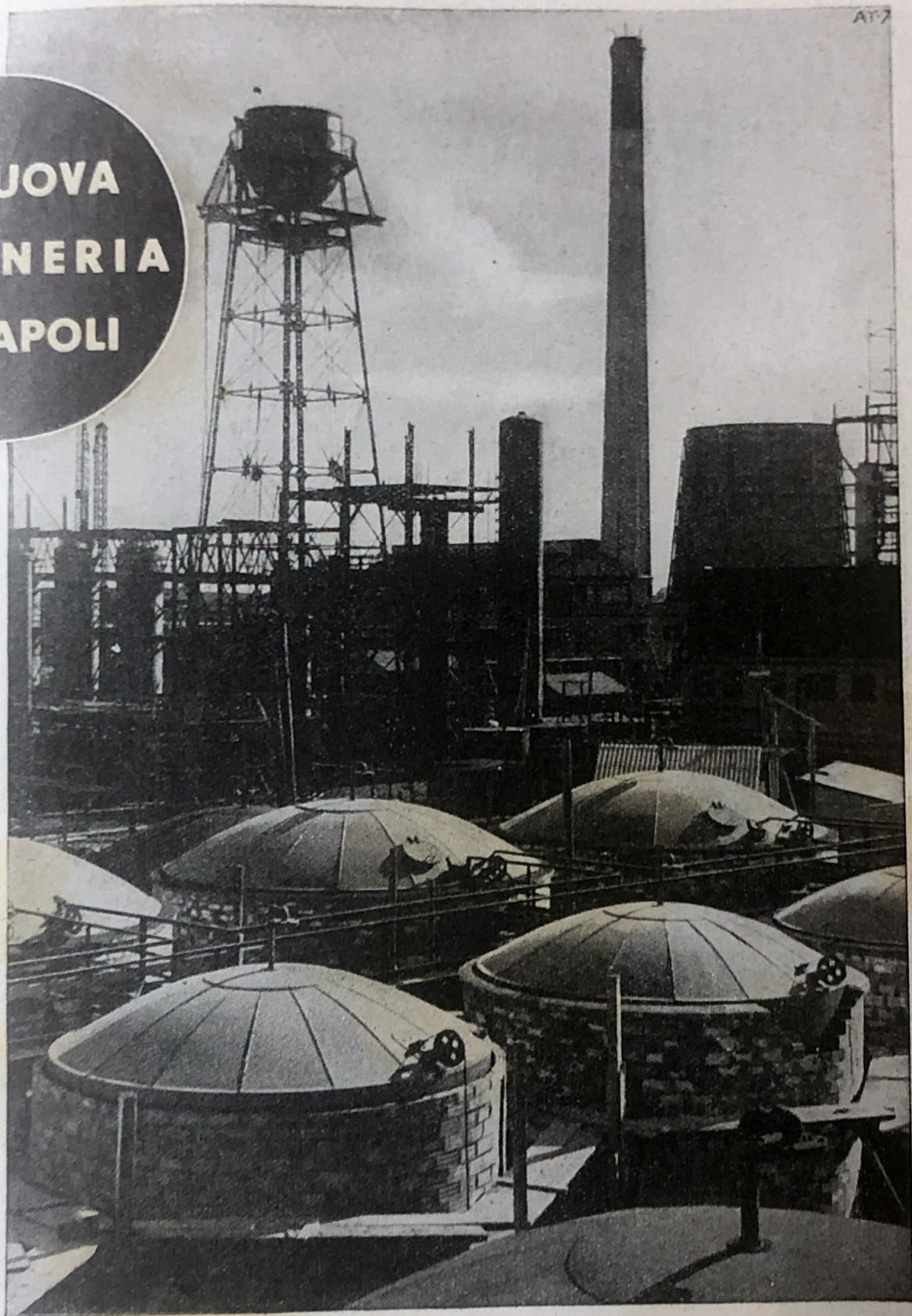
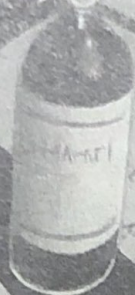
Fra i possessori dei « Buoni-Premio » compresi

tra i numeri 2501-2600, 2601-2700 e 2701-2800 sono state ultimamente sorteggiate altre tre serie dell'*Atlante Internazionale* e del volume *Gli Stati del Mondo*. La sorte ha favorito il dr. gr. uff. Nicola Leuzzi, Console del T. C. I., Presidente del Dopolavoro A.T.A.G., Roma; il dott. Giuseppe Laricia, Console del T. C. I., Napoli e il Magg. cav. Giotto Gobbini, Console Militare del T. C. I. per il 4° Regg. Genio, Bolzano.

Esempi da imitare.

Grato compito dover segnalare in ogni numero della nostra Rivista l'esempiare sollecitudine dei Soci Vitalizi nell'inviare spontaneamente al Touring la quota integrativa di L. 22.50 o di Lire 30, a seconda, cioè, che si tratti di Soci iscritti con la quota di L. 150 (prima del 1932) o con quella di L. 200 (dal 1932 al 1935), a rimborso della somma versata dall'Amministrazione del Sodalizio per convertire il loro contributo in Rendita 5 %.

Registriamo qui, con viva soddisfazione, un'altra cospicua serie di « esempî da imitare ».

Giuseppe Catapano, Cons. del T. C. I., Lucera; Geom. Giuseppe Carioni, Crema; Dott. Gino Aguzzi, Belgioioso; Marangoni Italia ved. Fattori, Roma; Geom. Vittorio Matricardi, Chieti; Dott. Lodovico Paglia, Bologna; Mons. Prof. Simeone Palcich, Zara; Zamparutti Romeo, Milano; Sarlo Roberto, Napoli; Mussi Battista, Milano; Barone Nunzio Nicosia, Nicosia; Colonnello Cav. Pietro Cavallo, Bazzana per Casalotto; S. E. Senatore Prof. Gr. Cord. Arturo Marescalchi, Roma; Nobile Gio Batta Merizzi, Sondrio; Nobile Giacomo Antonio Merizzi, Sondrio; Dott. Prof. Alessandro Trotter, Portici; Dott. Cav. Camillo Foroni, Genova-Quarto; Dott. Ing. Giuseppe Combi, Milano; Prof. Guido Rocci, Villarfocchiardo; Dott. Ing. Emanuele Lo Monaco, Napoli; Rossi Ulisse, Assisi; Sessa Giannantonio, Schio; Menici Raffaele, Bergamo; Duchessa Margherita di Somma Sonnino, Circello; Avv. Dott. Ugo Gasperoni, Ripatransone; Magnolini Teresa, Insegnante, Pian di Borno; Boccalatte Pietro, Genova-Quinto; Dott. Gino Voltolina, Venezia; Comm. Lorenzo Bertolini, Consigliere del T. C. I., Sanremo; Marchese Cav. Pietro Afan De Rivera Costaguti, Roma; Rag. Carlo Gorla, Milano; Geom. Riccardo Limberti, Vercelli; Don Domenicantonio Mariano, Montagano; Maggi Merli Camilla, Milano; Salamina Giacinta, Bertonico; Comm. Pietro Sciabica, Brescia; Dott. Rag. Gr. Uff. Guido Peja, Milano; Avv. Comm. Massimo Weigmann, Torino; Rag. Cav. Tito Fabbri, Roma; Prof. Nicolantonio Monteleone, Console Scolastico T. C. I., Napoli; 1° Cap. Cav. Dionigio Cubeddu, Console Militare del T. C. I., Nuoro; Prof. Ugo Ciardelli, Pisa; Cav. Giuseppe Acerbo, Loreto Aprutino; Avanti Gaetano, Crema; Colzano Romeo, Erba-Fucino; Pozzi Franco, Varese; Parolari Gaetano, Roccabianca; Capponi Angelo, Terracina; Del Nunzio Emilio, Pescara; Dott. Umberto Biasioli, Milano; Satta Orazio, Biella; Dott. Ing. Emilio Alberti, Milano; Calvi Vittorio, Milano; Fumero Luzzati Rina, Milano; Ing. Comm. Francesco Fumero, Milano; Ing. Salvatore Orlando, Milano; S. E. Gen. Gr. Cr. Augusto Grassi, Milano; Prof. Ercole Bartolotta, Tripoli; Ing. Decio Trovati, Milano; Cap. Ing. Corrado De Candia, Gardone Val Trompia; R. Scuola Secondaria d'Avviamento Profess. « P. Caliari », Verona; Riggi Beatrice, Roma; Carniti Fadini Maria, Crema; Carniti in Boglioli Luisa, Milano; Prof. Annibale Tona, Roma; Rag. Cav. Luigi Trillini, Roma; Arullani Maria, Roma; Cav. Carlo Ponzano, Alessandria; Dott. Antonio Mutoni, Schio; Bottazzi Pietro, Genova; Rag. Viriato Vignali, Follonica; Morassutti Marino, Padova; Brunelli Giuseppe, Capo Console del T. C. I., Lecce; Montanti Alfredo, Piombino; Nannipieri Piero, Livorno; Trovati Alfredo, Milano; Trovati Achille, Milano; Donati Davide Umberto, Ancona; Rag. Dandolo Rossi, Imperia-Oneglia; Dott. Fidenzio Rosso, Torino; Ravelli Pietro Felice, Torino; Tini Brunetto, Macchie; Dott. Ruggero Bresani, Trieste; Avv .Giuseppe Marini, Firenze; Cap. Prospero Crovari, Camogli; Dott. Pietro Costacurta, Conegliano; Aloe Mario, Andorno Micca; Aicardi Federico, Genova; Capellaro Ernesto, Rapallo; Bevilacqua Giuseppe, Palermo; Cap. Adolfo Talucchi, Torino; Dott. Gr. Uff. Mario Alvera, Venezia; Ing. Prof. Comm. Angelo Barbagelata, Milano; Ing. Comm. Paolo Stacchini, Console del T. C. I., San Remo; Avv. Ido Cassanello, Genova; Rag. Clodomiro Magelli, Modena; Geom. Mario Falco, Asmara; Moneta Zenone, Vicenza; S. E. Don Carlo Torlonia dei Principi di Canino e di Musignano, Roma; Marchese Ottavio Dionisi, Brescia; Rag. Comm. Arturo Andreolotti, Milano; Comm. Gaetano Brass..., Cesena; Avv. Comm. Alessandro Consonni, Milano; Avv. Cav. Uff. Guido Annibale Parisi, Milano; Avv. Comm. Piero Roselli, Firenze; Rag. Comm. Francesco Melli, Forlì; Prof. Silvio Pasquali, Rieti; Dott. Rag. Edoardo Ramella, Genova; Sac. Missionario Aldo Confalonieri, Rho; Monsignore Giuseppe Pescini, Roma; S. E. Don Alessandro Torlonia dei Principi di Canino e di Musignano, Roma; Dott. Ing. Benedetto Anziano, Console del T. C. I., Sessa Aurunca; Avv. Cesare Cocchetti, Milano; Scarfì Giovanni, Genova-Pegli; Dott. Ugo Galligani, Pescia; Marcora Guglielmo, Torino; Rag. Enrico Operti, Torino; Brasseur Guido, Milano; Biginelli Marcello, Torino; Arici Flaminio Vincenzo, Brescia; Mosca Osvaldo, Bengasi; Rag. Amedeo Olivari, Recco; Petrucci Pandolfo, Forlì; Metti Luigi, Gallipoli; Molinari Salvatore, Roma; Zito Musacchia Francesco, Palermo; Rag. Eugenio Bessero, Milano; Cap. Franco Galdini, Trieste; 1° Cap. Ing. Cav. Giulio Maria Andrea, Napoli; Dott. Comm. Edoardo Rapetti, Milano; Bussi Neva Prezioso, Torino; Dott. Celso Accatino, Console del T. C. I., Aosta; Spaziani Marcello, Roma; Rag. Beraldo Titta, Genova; Bova Filippo, Venezia; Zucchi Italo, Lima; Polese Benvenuto, Bergamo; Cav. Uff. Rag. Ernesto Becker, Roma; Ing. Pietro Ripamonti, Milano; Ing. Giulio Balossi Restelli, Milano; Rag. Ladislao Borghi, Bolzano; Mari Ernesto, Sondrio; Prandini Luigi, Sarezzo; Dr. Bettino Padovano, Console del T. C. I., Senigallia; Dr. Ing. Comm. Emilio Gola, Milano; Chiavelli Terso, Montignano; Col. Cav. Uff. Beniamino Bandi, Milano; Bianchi Augusto Guido, Milano; Bernori Arturo, Addis Abeba; Rag. Cav. Felice Colombo, Milano; Oberto Pietro, Macugnaga; Tagliabue Antonio, Milanino; Dott. Fernanda Tassoni, Bolzano; Dott. Comm. Gustavo Nucci, Roma; Comm. Bachisio Asili, Bari; Avv. Gr. Uff. Michele De Meo, Foggia; Rag. Comm. Arturo Diena, Padova; Comm. Guglielmo Aimi, Genova; Ing. Comm. Charles W. Wright, Trento; Conte Dott. Ing. Cav. Fazio Fazioli, Ancona; Conte Marcello Frossard de Sangy, Laurana; Don Giuseppe Bordignon, Padova; Dott. Cav. Arturo Cutrona, Palermo; Cap. Dott. Giuseppe Carimati, Milano; Ing. Cav. Nicolò Milazzo, Palermo; Ing. Probo Picciafuoco, Sesto S. Giovanni; Dott. Prof. Alessandro Carini, Sondrio; Manara Umberto, Milano; Pino Umberto, Portici; Favot Luigi, Trieste; Azienda Autonoma Unica per le Stazioni di Soggiorno e Turismo di S. Remo-Ospedaletti e Bordighera, San Remo; Geom. Paolo Barbaglio, Crema; Mancastroppa Attilio, Console del T. C. I., Crema; Levi Mario Augusto, Roma; Baschiera Luigi, Trieste; Di Lernia Porfirio, Porto Said; Rag. Giuseppe Arrigoni, Gropello Cairoli; Zani Arnaldo Paolo, Viareggio; Rag. Alfredo Chellini, Roma; Rag. Camillo Cipelli, Pesaro; Messa Angelo, Milano; Ranterosi Antonio, Milano; Ruggiero Eugenio, Maddaloni; Rag. Enea Poluzzi, Bologna; Pino Giovanni, Portici; Terracina Lionello, Nettuno; Danelli Carlo, Milano; Dott. Mario Carletti, Lonigo; Rag. Valeria Lucini, Torino; Canonico Augusto Bastelli, Bologna; Rag. Salvatore Inia, Trapani; Pecchioli Ugo, Domodossola; Tessi Amedeo, Monsummano; Faravelli Ermanno, Voghera; Geom. Filippo Guizzardi, Roma; Geom. Ettore Bobbio, Novara; Busi Felice, Dodici Morelli; Asnaghi Giuseppe, Console del T. C. I., Pioltello; Fucili Giovanni, Bergamo; Dott. Ruggero L. Gerardo, Apricena; Valerio Adriano, Monselice; Vecchi Vittorio, Modena; Parlato Enrico, Palermo; Campagna Mario, Orsara di Puglia; Massardo Filippo, Albenga; Dott. Giuseppe Darioli, Console del T. C. I., Crodo; Cap. Vincenzo Cinquegrani, Napoli; Pagani Guido, Milano; Magg. Oreste Mortarotti, Vigodarzere; Galfrè Alfredo Gaetano, Cagliari; Roncoroni Ugo, Arona; Can. Prof. Raffaele Baratti, Guastalla; Don Angelo Testi, Brescia; Rag. Cav. Giuseppe Savio, Napoli; Cav. Stefano Fenoglio, Rapolla; 1° Cap. Dott. Giuseppe Evaristo Boragno, Addis Abeba; Cap. Cav. Bruno Bartoli, Genova; Cap. Luigi Radicati di Passerano, Passerano d'Asti; Prof. Guglielmina Cenzatti, Montebello Vicentino; Guarnati Daria, Roma; Ciapessoni Ferrario Teresa, Carciano Stresa Borromeo; Corte Anna, Novi Ligure; Avv. Comm. Luigi Bianchini, Rimini; Gr. Uff. Umberto Testa, Trieste; Cap. Salvatore Pacinico, Console Milit., Verona; Bartesaghi Virginia, Firenze; Chierichetti Gina, Milano; Tommasini Giulia, Roma; Ing. Enrico Granata, Lodi; Colonnello Valentino Bertinetti, Capua; Cap. Dott. Ing. Mario Vitale, Tobruch; Ing. Gastone Soria, Genova; Cav. Uff. Michele Darmanin, Napoli; Comm. Enrico Belloni, Milano; Dott. Prof. Comm. Cesare Pizzala, Roma; Ambrosiani Guido, Milano; Cap. di Corvetta Corrado Tagliamonte, Roma; Campi Emanuele, Savona; Dott. Donato Guido, Susa; Paladini Arturo, Roma; Chieli Bruno, Cutigliano; Montini Leone, Padova; Masiero Sergio, Crema; Rag. Felice Sisti, Pavia; Rag. Gavino Maoddi, Gavoi; Brambilla Giovanni, Console del T. C. I., Cutigliano; Cav. Marco Cavanna, Genova; Cav. Francesco Cuvertino, Torino; Rocchietta Vittorio, Ivrea; Borello Francesco, Torino; Avati Roberto, Napoli. *(continua)*

ITINERARI GASTRONOMICI

PREMESSA

Il Touring Club Italiano diede sempre rilievo e importanza a tutto ciò che riguarda la cucina e i vini d'Italia, nella persuasione che questi argomenti abbiano un posto di primo piano nei multiformi aspetti del Turismo. La gustosa materia affiora qua e là nelle 43 annate de «Le Vie d'Italia» e nelle 13 de «L'Albergo in Italia», mentre la «Guida gastronomica d'Italia», pubblicata nel 1931, la tratta a fondo.

Occorre perseverare in questa propaganda ed anzi intensificarla, evitando di mettere in piedi gravi e ingombranti inchieste su tutto ciò che il suolo produce e su tutto ciò che si mangia nei singoli paesi. Meglio assai — a scopo turistico — un'agile e succinta esposizione che orienti il forestiero intorno a pochi ma veramente caratteristici elementi dell'alimentazione locale.

La «Guida gastronomica d'Italia», che passa in rassegna — ad una ad una — tutte le provincie del Regno, è e rimarrà, allo scopo, una fonte preziosa di notizie. Ma noi ora vorremmo raggiungere un'altra mèta più pratica: togliere il troppo e il vano, per ridurre le indicazioni al minimo necessario e sufficiente.

A titolo di semplice saggio o tentativo che dir si voglia, presentiamo ai lettori — tanto per incominciare — un panorama di ciò che il buongustaio dovrebbe, per esempio, ricercare a Firenze, fra i cibi di origine locale o ivi meglio confezionati. A ben considerare, l'ora degli esclusivismi è passata, giacchè l'unità della Patria, l'attivo scambio delle sue genti e il moltiplicarsi delle comunicazioni fanno sì che oggi si possano gustare a Palermo o a Milano le stesse pietanze che un tempo solo a Firenze — per rimanere nell'esempio scelto — si potevano trovare.

Ma questa necessaria, progressiva e provvida livellazione non esclude che il risotto con lo zafferano sia e resti specialità milanese, come la mortadella è specialità di Bologna, la bagna cauda dei Piemontesi, lo stoccafisso alla vicentina (detto impropriamente «baccalà») dei Veneti, la pizza dei Napoletani, ecc., ecc.

E' bene che il forestiero (tale è da considerarsi anche l'Italiano quando in Italia esce dal suo paese) conosca la fonte originaria di qualche nostra pietanza principale e se ne delizi, rendendosi così personalmente edotto delle risorse e delle possibilità gastronomiche dei luoghi ove sosta.

Per aiutarlo a questo fine abbiamo un programma semplice, ma di non facile esecuzione. E siamo tanto lontani dal presumere di saper fare cosa perfetta, che sentiamo la necessità di invitare il pubblico a collaborare con noi.

I Fiorentini, anzitutto, ci facciano conoscere le mende e le lacune della esposizione relativa alla cucina della loro città, consigliando — se del caso — anche modi di trattazione diversi e migliori dei nostri.

I buoni amici del Touring che abitano nelle altre città di Toscana mandino un'analoga rassegna relativa ai loro paesi. Così il Touring conoscerà che cosa pensino della materia i Toscani: e dallo sforzo comune potrà forse scaturire un lavoro non indegno di essere riassunto e pubblicato.

I collaboratori, scrivendo alla Redazione de «Le Vie d'Italia» (Corso Italia, 10 - Milano) abbiano cura di indicare anche i migliori esercizi dei centri urbani; e tenendo presenti con molta diligenza tutte le strade che irradiano dalle rispettive città, indichino, se ve ne sono, i migliori esercizi sparsi lungo le stesse o esistenti in altri luoghi notevoli di ogni singolo paese. Diciamo se ve ne sono, perchè, come esistono paesi (e son molti) che non vantano vere e proprie specialità culinarie, così ve ne sono alcuni privi di esercizi degni di considerazione speciale.

Per mettere a prova il buon volere e la valentia dei lettori fiorentini, abbiamo limitato la indicazione degli esercizi alla sola città di Firenze. I Fiorentini che risponderanno al nostro invito, dovranno, quindi, tener presenti tutte le arterie stradali che conducono dalla città ai diversi punti periferici della Provincia e far noti gli ottimi esercizi che si trovano lungo i percorsi o altrove. Altrettanto facciano — come abbiamo detto — i volonterosi delle altre provincie toscane.

Dedichiamo a questa rubrica alcune pagine apposite, in via di esperimento, essendo il nostro un tentativo che merita la maggiore considerazione. Se il pubblico non secondasse con fervore la nostra iniziativa, desisteremo dal condurla innanzi, con la legittima soddisfazione, però, di aver chiamati tutti gli amici di buona volontà a portare il loro contributo ad una nuova iniziativa del Touring, che non può valersi dell'attività di buona gente che si segga a tavolino, ma deve rispecchiare in forma viva e spontanea le conoscenze e le opinioni di quanti vivono la vita locale dei varî luoghi di questa nostra Patria, così ricca di risorse anche negli onesti piaceri della mensa. Una trattazione del genere non sembri infatti rivolta a soddisfare le gargantuesche brame dei ghiottoni: non per essi iniziamo questa rubrica. La cucina ha pure il suo peso nella vita economica del Paese. La Francia ed i Francesi, per esempio, dànno alla cucina nazionale, creata da Italiani (i cuochi del Re Sole e di Enrico IV erano piemontesi) la dovuta importanza, col risultato d'attrarre forti correnti turistiche. In Italia invece, specie negli alberghi, per fare talvolta della pessima cucina francese si trascura la buona cucina nostrana, e i cuochi italiani perdono a poco a poco la nozione genuina delle nostre pietanze e la coscienza della loro superiorità su molti intrugli forestieri.

Se, invece, il tentativo che s'inizia con la Toscana sarà accolto favorevolmente e troverà aiuto e collaborazione in quanti s'interessano alla materia, sarà naturalmente continuato ed esteso a tutte le regioni d'Italia.

Lieve, e fors'anche gradita, è la fatica a cui invitiamo non solo i nostri Soci, ma tutti gli Italiani, moltissimi essendo fortunatamente coloro (albergatori, cuochi, turisti di ogni categoria) che possono interloquire autorevolmente.

Ove la nostra iniziativa venga secondata dalla collaborazione diligente degli esperti a cui facciamo appello, si riuscirà finalmente a mettere insieme un corpus razionale della cucina italiana, che potrà dare buoni frutti anche nell'occasione non lontana della grande Esposizione Universale del 1941.

LA CUCINA FIORENTINA

Il pregio della cucina fiorentina non è fondato sulla sapienza manipolatrice dei cuochi, ma sulla rara bontà intrinseca delle materie prime adoperate. Olio, erbaggi e frutta eccellenti abbondano anche in altre parti d'Italia, ma Firenze (e con essa altri paesi di Toscana), non ha città che la eguagli per squisitezza di carni, onde la *bistecca alla fiorentina* è, senza dubbio, uno dei cibi più semplici, sani e prelibati che offra la cucina italiana. Nelle altre parti d'Italia si chiama « bistecca » il filetto di bue cotto in gratella o al burro: i Fiorentini, invece, chiamano più propriamente bistecca la braciola con l'osso, tagliata spessa anche due dita, come usano i migliori Epuloni, i quali preferiscono le braciole o costate che dall'altra parte dell'osso serbino anche la corrispondente porzione di filetto.

Negli altri paesi, le parti corrispondenti del bove non hanno alcuna parentela con la bistecca fiorentina, la quale — quando è meritevole di tal nome — appartiene a buoi giovani, spesso di età non superiore ai due anni, che non hanno sopportato grandi fatiche: di qui la tenerezza e la squisitezza della carne. Altrove si macellano quasi sempre buoi invecchiati al lavoro, ed è quindi insano pretendere di mangiar la bistecca alla fiorentina fuori di Firenze, « *chè a risponder la materia è sorda* ».

Il forestiero non si lasci perciò fuorviare: domandi all'oste se può cuocere la bistecca in gratella (*alias* graticola o griglia), sul fuoco ardente di carbone; non tolleri — anche se, come spesso avviene, egli tenti di fargli credere il contrario — la cottura su gratella elettrica o in padella. Un altro precetto essenziale: la costata, che va cotta al sangue, sia messa sulla gratella lavata ed asciugata, e basta: nessun condimento! Voltata e rivoltata, si condisce con sale e pepe soltanto dopo che ne è stata tolta. I buongustai

la mangiano a questo modo: altri la irrorano sul piatto di olio freddo: altri preferiscono, mentre è calda, adagiarvi nel mezzo un pezzo di burro, sempre però dopo tolta la bistecca dal fuoco.

Ed ecco la ragione di questi imprescindibili accorgimenti: pregio massimo della bistecca fiorentina è conservare il sangue alla carne, che vi rimane incarcerato per la rapida cottura sui due lati: il sale, corpo igrometrico, estrarrebbe il sangue, rendendo arida la bistecca; la quale inoltre, se venisse unta d'olio prima della cottura, acquisterebbe odore di « móccolo ».

Ci siamo indugiati su questo piatto perchè, come il sole nel sistema planetario, la bistecca rappresenta il centro vitale della cucina fiorentina, dove anche il vino par creato da Dio, con le sue peculiari qualità, per sposarsi ad essa. È necessario però che la bistecca sia sufficientemente frolla: spesso, invece, viene cotta quando la carne è ancor troppa fresca, sì da riuscire dura alla masticazione oltre il tollerabile.

A Firenze molti credono e ripetono che Dante e Leonardo, il Brunellesco e Michelangelo e gli altri sommi ingegni di cui la Toscana fu tanto feconda, debbano la loro eccellenza anche alla nutrizione atavicamente squisita e perfetta. La celia, come la leggenda, esprime in qualche modo una verità: il primato della bistecca fiorentina su molte altre vivande d'Italia e dell'estero. E la fama, su questo punto, è ovunque concorde.

La qualità della carne fa sì che anche il *roast beef* sia a Firenze migliore che altrove. Mentre la vera bistecca fiorentina va ordinata e mangiata in trattoria, il *roast beef* si trova anche nelle ottime rosticcerie, che pullulano a Firenze. Il forestiero ghiotto si compera la carne (*roast beef*, àrista di maiale o fegatelli) e poi va a mangiarla nella più vicina bottiglieria.

Lo *stracotto alla fiorentina* è molto in uso, perchè il suo sugo serve, in Toscana, anche a condire la pasta e il risotto. Prendete e legate stretto con lo spago un bel pezzo di polpa di vitello; steccatela abbondantemente con un battuto finissimo di pepe, sale, aglio, garofano, buccia di limone, battuto che farete penetrare qua e là nel corpo della polpa; indi, rosolate dell'olio e mettetevi a cuocere la carne. Aggiungere quindi, oltre a vino in notevole quantità, un battuto di sedano, carota e cipolla, e portare a cottura con salsa di pomodoro. Il sugo dev'esser passato tanto per la pasta o per il risotto quanto per la carne. La ricetta subisce molte ma leggere varianti: aggiunta di funghi, ecc.

Trippa e zampa. – Piatto classico della regione: non è che una trippa alla parmigiana, resa più glutinosa e variata dall'aggiunta di zampa e un po' allungata mediante copioso sugo di carne o di salsa di pomodoro.

Àrista. – È la schiena di maiale, cioè il

pezzo di lombata che include le costole. Riesce cotta meglio allo spiede che al forno. Si cuocia steccata sobriamente di aglio e rosmarino e si mangi fredda. Cibo delicatissimo e squisito: «*intender non lo può chi non lo prova*».

Peccato, che, come il fegato di cui parliamo appresso, non si trovi a Firenze che da novembre agli ultimi di marzo circa, perchè in questa città la vendita della carne di maiale non si estende a tutto l'anno, come altrove.

Confezioni di maiale (carni conservate).

Prosciutto; salame di tutto maiale, con o senza aglio, assai più grosso del salame di altri paesi; *finocchiona*, simile alla «soppressa» dei Veneti (carne di maiale e bovina insaccata e invecchiata), ma condita con molti semi di finocchio; salsicce di tutto maiale, da cuocere ai ferri o in tegame e da mangiarsi anche crude quando sono stagionate.

Famosi i prosciutti affumicati e le salsicce del Casentino.

Una particolarità: nella provincia di Firenze non si fabbricano cotechini, bondiole, musetti, salsicce da minestra, cioè prodotti da mangiare allessati.

Altra particolarità: non esistono in Toscana grandi fabbriche di salsamentaria: questa industria vi conserva un promettente carattere quasi domestico.

Fegatelli di maiale allo spiede. – Nelle rosticcerie fiorentine si usa cuocere il fegato di maiale avvolto, come ovunque, nella *rete*, ma confezionato con grazia, a pezzi ripiegati quasi a guisa di valigetta, in cui sono chiusi grani di finocchio che emanano odore e gusto soavi. Fra un fegatello e l'altro trovasi un crostino di pane speciale, con salvia. Gustosissimo caldo: freddo, ha un sapore che somiglia a quello del pasticcio di fegato di Strasburgo. La cottura è relativamente rapida.

Polli. – Vien da ridere quando si parla del *pollo alla diavola*, cioè ai ferri, come di una specialità toscana. Il pollo spaccato per metà, stiacciato e — a differenza della bistecca — condito e macerato in olio, pepe e sale e poi messo sulla brace a cuocere, è forse il primo cibo ideato dall'uomo primitivo in tutti i gradi di latitudine dove si trovarono polli, olio e sale (il pepe venne in uso più tardi). Il pollo alla diavola non può essere oggetto di specialità locale. La specialità, se mai, consiste in questo: che i polli novelli del Valdarno sono tenerissimi, assai idonei a simile sistema di cottura, come ad esser fritti, spezzettati, nell'olio bollente.

Per la qualità, per la forma primitiva di cottura e per la loro bontà, sono famosi i polli arrosto dell'Impruneta, che si mangiano colà sul prato alla gran fiera di ottobre. Non forno, non focolari: lungo il margine della strada che mena al paese, proprio sul suolo stradale, vengono allineati innumerevoli gira-arrosto a mano, sui quali rosolano, dall'alba alla sera, centinaia e centinaia di polli. Uno spettacolo! Il pollo riesce croccante perchè condotto a cottura unto non di burro, ma di ottimo olio; e si vuole che la cottura all'aria aperta abbia qualche influsso sulla perfetta riuscita dell'arrosto. A complemento di queste variazioni sui polli, è doveroso riconoscere che i polli di Valdarno superiore e inferiore (da San Giovanni a Castelfranco di Sotto) meritano lode particolare, forse quanto la carne locale di manzo. Apprezzatissimi anche sui mercati esteri.

Cibrèo. – Vocabolo tutto locale, che indica fegatini, creste e fagiuoli di pollo cotti al burro o all'olio, con pepe e sale: vi si aggiungono uova frullate, con un tantino di farina, sugo di limone e poco brodo. È una specie di fricassea di rigaglie di pollo.

Uccelli e tordi specialmente si arrostiscono allo spiede con tutte le interiora, come nel Veneto e altrove: a Firenze i piccioni e le anitre si mangiano anche in umido e in «salmì».

Lepre. – Si cuoce «alla cacciatora» e a guisa di stufato, e sono a Firenze molto in uso le «pappardelle» (lasagne) condite con l'intingolo che se ne ricava. La lepre si cucina, come il cinghiale, anche in agro-dolce (detto anche lepre dolce-forte), pietanza che fece andare in visibilio il Vaudoyer (*Les délices d'Italie*, Parigi 1924). È quasi lo stufato, con aggiunta a mezza cottura di uva passita, pinoli, candito a pezzetti, zucchero, messi a fusione in buona quantità di aceto forte.

Agnello. – Ottimo a Firenze, sia arrosto, sia in umido con piselli, come si mangia alle Cascine, in occasione della festa del grillo, il giorno dell'Ascensione. Molto in uso anche le costolette di agnello fritte.

Verdure. – Sono tutte ottime. Le qualità degli asparagi (spesso lunghi e sottili, quasi come gli asparagi verdi di Pescia, ma più bianchi, rosei e meno verdognoli) non assomigliano affatto agli asparagi bianchi di Bassano, dai rizomi grossi e robusti, nè agli asparagi bianchi e rosa che abbondano altrove, con esemplari talora stupefacenti.

Il mercato ridonda degli ottimi carciofi di Empoli, che si cuociono ripieni, ritti, allessi o fritti nell'olio.

Veramente ottimi anche i piselli, teneri e dolci. Con carciofi o piselli o zucchini o fagiolini e uova si fanno

in Toscana ottimi *tortini*, che in nessun luogo riescono altrettanto eccellenti.

Una vera specialità sono i fagiuoli toscani, di color chiaro, con buccia tenuissima. Ottimi lessi, conditi all'olio, con caviale o «sorra» di tonno, od anche con olio e aceto; ma qui si cucinano anche i *fagiuoli all'uccelletto*, per i quali andava celebre il Paoli. Si mette a friggere olio con foglie di salvia e in quel condimento si mettono i fagiuoli allessati, aggiungendo in ultimo un po' di pomodoro diluito.

I piselli in umido si cucinano mettendo a soffriggere nell'olio un battuto di carnesecca (pancetta di lardo) aglio e prezzemolo, con sale e pepe. Quando son prossimi a cottura, vi si aggiunge brodo. La differenza consiste in questo: altrove si adopera quasi sempre cipolla e non aglio, e ciò basta a dare ai piselli un gusto assai diverso. Inoltre, i piselli non si servono asciutti e ristretti come altrove, ma nuotanti nell'intingolo. I furbi aggiungono di nascosto anche un pizzico di zucchero, per aumentare la dolcezza naturale dei piselli.

Per la perfezione della cottura, eseguita con molto buon olio e con l'abilità che deriva dalla pratica cotidiana del friggere, assurgono a Firenze quasi a specialità i *fritti misti*, fatti con carciofi, zucchini, funghi e con aggiunta — volendo — di animelle e cervella.

Pesci. – Poichè queste brevi guide gastronomiche per il forestiero non sono liste di vivande, ma cenni su pietanze che hanno più o meno carattere locale, escludiamo dalla nostra rapida trattazione tutto ciò che si riferisce al pesce, che a Firenze viene da fuori (più dall'Adriatico che dal Tirreno) ed è cotto all'usanza di Livorno, di Viareggio, di Genova, di Venezia, ecc. Invece osserviamo, a conforto del forestiero, che le trattorie fiorentine sono non solo sempre fornite di buon pesce, ma che lo si paga spesso a prezzo forse più mite di quello praticato in alcune città di mare.

Minestre. – Certe modeste ed economiche minestre locali (come la zuppa di magro, la ribollita, le fette, la pasta e fagiuoli) non interessano soverchiamente il forestiero.

Minestre di riso e risotti si mangiano anche a Firenze, ma altre regioni prevalgono in queste specialità.

Agnellotti, tortellini, gnocchi, tagliatelle, macch[illegible] si mangiano bene anche a Firenze, nelle forme [illegible] consuete a tutta Italia. A Napoli, a Bologna, alla [illegible] magna, in questo campo è stato rapito ogni segre[illegible]

Latticini. – Ottimo prodotto locale è il formagg[illegible] corino, che si mangia fresco e anche secco.

Prodotto tipico senese è il formaggio marzolino [illegible] corino a forma di palla, invecchiato: ma si pro[illegible] anche nella parte della provincia di Firenze che co[illegible] col Chianti. Michelangelo, come risulta dalle sue [illegible] tere familiari, ne andava matto.

Frutta. – Firenze è in Italia e nel cuore d'I[illegible] quindi, anche a Firenze le frutta sono eccellenti.

Dolci. – Classica è la *stiacciata fiorentina*, fatta [illegible] pasta lievitata, uova, zucchero, strutto, scorza d'ara[illegible] ecc. Buona e leggera. La si vende in grandi e pic[illegible] formelle basse e quadrate.

Grande notorietà ha sempre goduto la stiacciata [illegible] Mellini, in Lung'Arno Acciaiuoli.

I dolci fiorentini tradizionali sono semplici e po[illegible] lareschi: i *bomboloni*, bombette fritte con ripieno; i [illegible]

gidini, cialde con semi di anice; le *frittelle di San Giu[illegible] seppe*, di riso o di mele a fette; il *pan di ramerino*, cotto all'olio con rosmarino ed uva; il *castagnaccio*, la patton[illegible] e i *migliaccini*, fatti con farina di castagne; i *cantucci di Prato*, fatti con pasta dolce biscottata e mandorle, molto usati a fin di pasto.

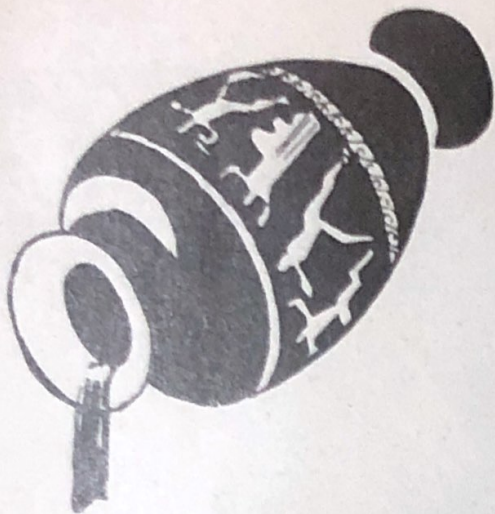
Arrivano in ausilio da Siena i *panforti*, i *ricciarelli*, i *cavallucci*, le *cupate*.

Pane. – A Firenze si trova pan di lusso identico a quello che si vende nelle altre città italiane; ma il vero pan fiorentino è privo di sale e confezionato in forme piuttosto grandi.

COME SI BEVE A FIRENZE...

Noi non scriviamo con intenti scientifici o commerciali: l'enologo o il mercante che viene a Firenze a speculare su grosse partite di vino cerchi migliori lumi altrove. Noi parliamo da uomini semplici e alla buona al forestiero che vuol essere consigliato quel tanto che gli serve a mangiare e bere come meglio può.

I grandi vini di bottiglia che onorano il Piemonte, la Valtellina, la Valpolicella ed altri luoghi non trovano riscontro a Firenze. Vi si vende, è vero, vino toscano invecchiato in bottiglie, ma la poesia bacchica del luogo sta tutta nel vino in fiaschi impagliati, che destavano la meraviglia dei primi turisti scesi in Italia nel '700.

Dobbiamo riconoscere che il vino toscano anche comune, ben imbottigliato e conservato in locale idoneo, se di buona annata e di buona gradazione, è prodotto veramente squisito e ricco di aromati, che si mantiene gagliardo e canterino anche venti, trent'anni e più.

Il toscano, quando è genuino e buono, è fra i migliori vini da pasto che si conoscano, e il bel fiasco esuberante ed elegante che lo contiene par quasi il simbolo folcloristico di questa regione opima e felice.

Il fascino del vino toscano pretto consiste non solo nelle qualità innate di sapore e di colore, ma — specie nei vini giovani — nel frizzantino che gli è conferito dalla pratica tutta locale del « governo ». Compiuta la prima bollitura, si usa spremere nelle botti uva di buona qualità, per continuare il processo di fermentazione.

Fin dai tempi di Lorenzo il Magnifico, era dilettoso e gustoso assistere alla spillatura di una botte di vino novello governato: e v'hanno forestieri, avidi di innocenti emozioni bacchiche, che seguono ancora l'esempio antico, ricorrendo — com'è facile — alla cortesia ospitale di qualche amico possidente.

I vini del Chianti « classico », secondo le buone regole enologiche, sono — indubbiamente — i migliori e i più noti della regione.

La Toscana produce ottimi vini bianchi, anche secchi e da pesce, e vin santo, fatto con uva bianca scelta, appassita per qualche mese sui graticci. Buoni anche il « bianco dolce » e il vermut toscano, vino bianco aromatizzato alla moda del paese: ma questi prodotti van scomparendo dal commercio, perchè non rispondenti alle nuove norme sulla alcoolicità dei vini.

In tema di liquori (lasciando da parte l'alchermes e l'elisire di china) va segnalata l'ottima *chartreuse* della Certosa di Val d' Ema, specie la verde, e la *gemma d'abete* del Convento di Monte Senario.

RISTORANTI E TRATTORIE DI FIRENZE

In tutti gli alberghi di Firenze si mangia bene, perchè vi si sente l'influenza della buona cucina locale, dovuta alla squisitezza delle materie prime (carne, pollame, verdura, vino, olio); ci limiteremo però ad elencare qui i ristoranti veri e proprî, divisi in categorie, secondo il personale giudizio dello scrivente.

Categoria di eccezione.

1) *Doney e Nipoti* (via Tornabuoni, 11). – Per la vecchia e onorevole tradizione per essere situato nella più aristocratica contrada della città, per la qualità della clientela italiana e straniera che lo frequenta,

ed infine per i prezzi, superiori a quelli degli altri esercizi, il Doney è indubbiamente il convegno conviviale più squisito di Firenze, ove non si dà mai il contemporaneo concorso di gente raffinata e di gente alla buona, cosa che — specie nei giorni di mercato — si verifica spesso, invece, in tutti gli altri locali di Firenze.

Cucina internazionale, senza esclusione dei classici e tradizionali piatti toscani preparati ottimamente.

In pochi luoghi, come al Doney, il cliente facoltoso può trovare una cantina altrettanto ben fornita di vini rari e vecchi, italiani e forestieri. Basti sapere che il Doney si aprì quasi di fronte alla sede attuale, che è di questi ultimi anni, fin da quando Firenze era capitale d'Italia! Il Doney, fornitore di tutta l'aristocrazia fiorentina e della Casa Reale, è celebre anche per organizzare banchetti, pranzi e cene in case private.

Ristoranti di prima categoria.

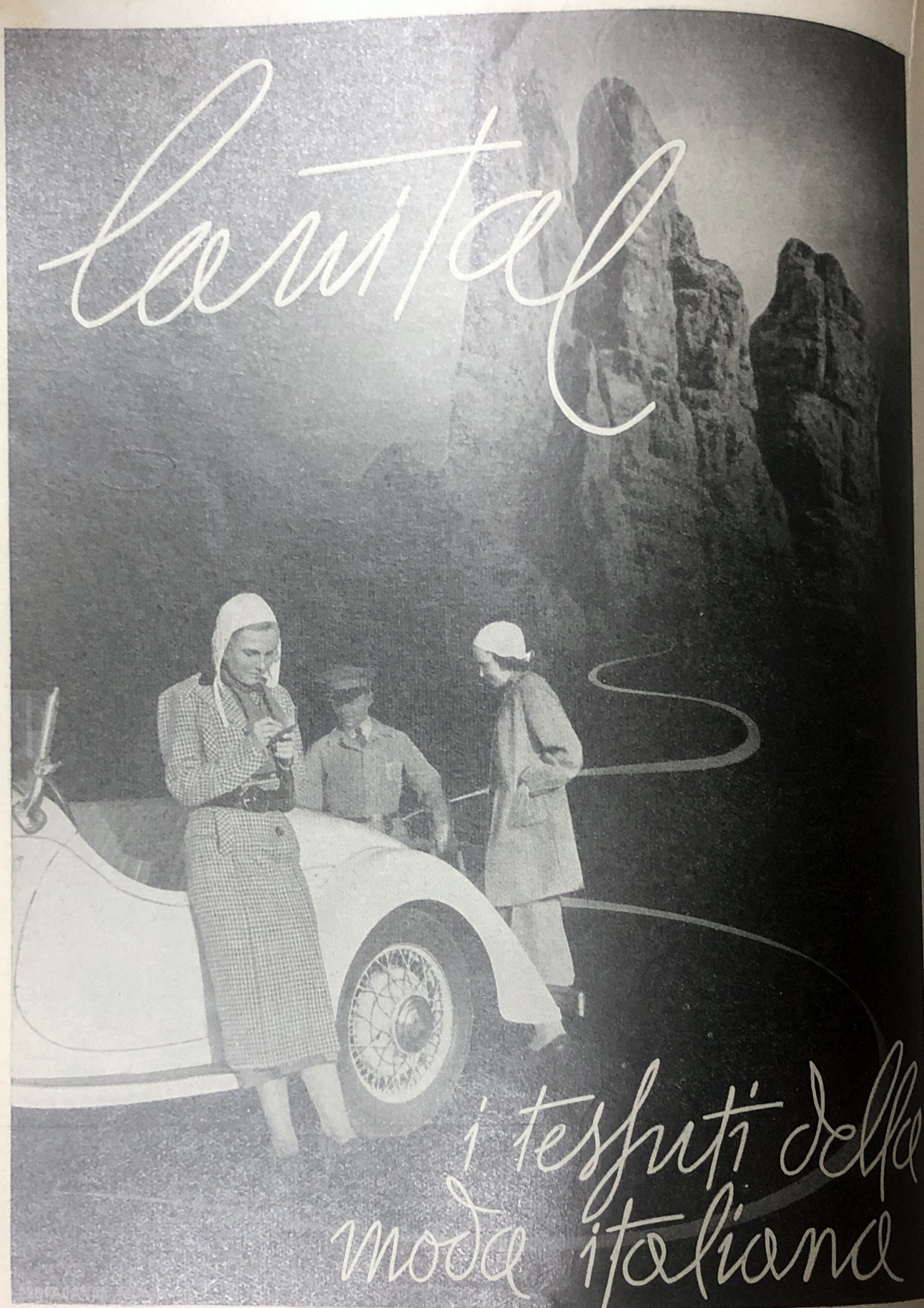
I più fini fra questi ristoranti, che chiameremo di prima categoria, sono forse il *Giovacchino*, la *Buca di San Ruffillo* e il *Paszkowski:* nè si dimentichi l'accreditato e frequentato *Cencio;* ma anche in tutti gli altri che vado elencando in questa rubrica si può andare con signore e con gente di riguardo: in tutti, saltuariamente, incontrai i più bei nomi dell'aristocrazia, dell'alta borghesia, della politica, dell'arte.

Ovunque si mangia e si beve bene: bisogna, come in tutti i paesi di questo mondo, saper ordinare e saper gustare.

I prezzi sono indubbiamente inferiori a quelli di esercizi di pari grado di altre città d'Italia.

2) *Ristorante della Stazione Ferroviaria.* – Buono: è condotto da una Società presieduta dal av. Mazzoni, che è il bravo e fortunato proprietario del ristorante *Giovacchino*. Ha un impianto di spiedi e gratelle, che gli consente di fare anche, ottimamente, la cucina toscana. È certo fra i migliori delle stazioni ferroviarie italiane, ma senza quel culto specifico ed esclusivo della cucina locale, che non a Firenze soltanto, ma in tutte le stazioni del Regno, dovrebbe, e a tavola e coi cestini, far gli onori di casa al forestiero che si sofferma o che passa in treno. Verso la mezzanotte vi è un bel concorso di Fiorentini, per mangiare i tortellini al sugo e altre specialità fredde e calde, consumate per lo più al banco, sugli alti panchettoni di moda.

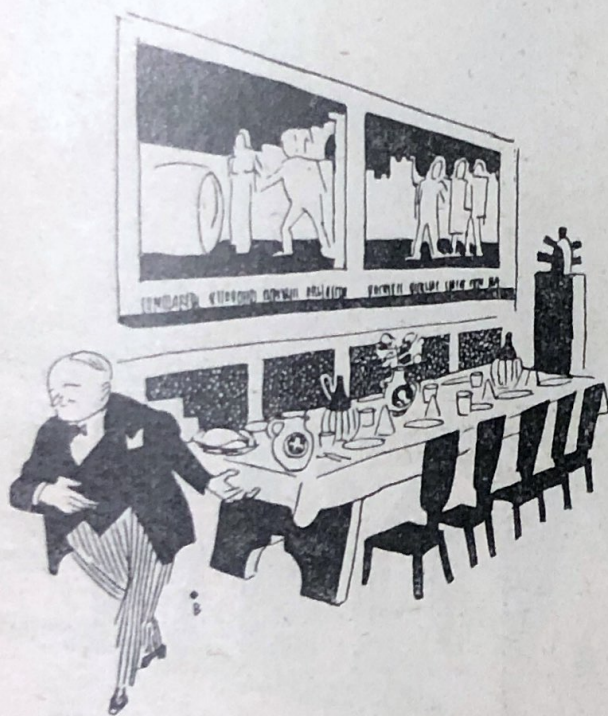
3) *Baldini* (via Panzani, 25). – È appena fuori della stazione, vicino all'abside di S. Maria Novella, proprio all'inizio della via Panzani.

lanital
i tessuti della
moda italiana

Vecchio esercizio, fiorito già per molti anni quasi di fronte, negli stabili demoliti per allargare il piazzale della stazione. Ora è installato in nuovi locali, molto decorosi. Di solito, una bella mostra di vivande attira la curiosità di chi passa. Accanto e in comunicazione col ristorante, una pizzicheria di lusso, che ne integra le risorse. Ne parla il Barth a pag. 97 dell'*Osteria*.

4) *Sabatini*. – Quasi accanto al Ba'dini, cioè allo stesso lato di via Panzani, al N. 13. Non confondere questo ristorante con l'altro, pure ottimo, di Brunetto Sabatini, in via dei Lamberti.

5) *Cencio*. – Avviandosi alla Stazione a S. Maria del Fiore per via Panzani e dei Cerretani (la stessa via con due nomi, che distinguono il primo dal secondo tratto) si apre a sinistra il borgo San Lorenzo. Ai numeri 21-23, quindi non lungi dalla Stazione, si trova il ristorante « Cencio », che divide col « Paoli » la maggiore notorietà. Infatti, ogni Italiano che sia stato a Firenze conosce, almeno di nome, questi due ristoranti. Cucina magnifica. Ambiente decorosissimo, aperto al principio del secolo da Vincenzo del Lungo.

6) *Buca di San Ruffillo* (piazza dell'Olio, N. 1, 2, 3). – Così chiamato perchè sorge nel luogo ove esisteva fin dal mille l'antichissima chiesa di San Ruffillo. Vi è annesso un giardino. Locale decorato con motivi quattrocenteschi, assai in voga a Firenze. Arredamenti che conferiscono alle sale una certa aria signorile e castellana. Per mantener fede al nome del locale, che si chiama anche ristorante bolo-

gnese, il proprietario Cav. Lelli, oltre all'ottima cucina toscana, cura anche la preparazione dei prodotti della cucina bolognese. Ristorante ove si mangia bene: frequentato anche da stranieri.

7) *Giovacchino*. – Si chiama così perchè aperto nel 1894 da Giovacchino Mariottini. È in via dei Tosinghi, N. 2. Locale molto frequentato e assai elegante, specie al piano superiore. Ora lo conduce il Cav. Vittorio Mazzoni, al quale — come dicemmo — è affidata la direzione anche del *Ristorante della Stazione*. Arrosti magnifici, che si vedono girare allo spiede. In questo locale si radunano a cena, di quando in quando, illustri letterati ed artisti (i *Visacci*), fra i quali l'Accademico Giovanni Papini, il pittore Carena, Aldo Palazzeschi, Delfino Cinelli Ettore Allodoli, Bino Sanminiatelli, ed altri. Sotto gli auspici del sindacato fiorentino autori e scrittori è stato pubblicato (editore Vallecchi) l'*Almanacco dei Visacci* per l'anno 1937, con i segreti gastronomici di Giovacchino.

Il Cav. Mazzoni fu uno dei primi a intuire che anche nei ristoranti eleganti, alla cucina prettamente locale devono esser vôlte le cure maggiori, in modo che, specie nei locali di lusso, emerga ciò che ai tempi di Hans Barth era piuttosto prerogativa delle bettole.

8) *Paszkowski*. – Con questo nome si intitola il grande caffè di piazza Vittorio Emanuele, dietro al quale, in questi ultimi tempi, in via dei Tosinghi, quasi di fronte a Giovacchino, si è inaugurato il ristorante omonimo, ambiente assai elegante, ben tenuto e ben condotto. Cibi arrosto e alla griglia. Questo locale sostituisce, in certo qual modo, il vecchio e ottimo Betti che gli sorgeva quasi accanto. Il Paszkowski è degno di raccogliere l'eredità.

9) *Algerino alla Loggia Teatina* (via Pescioni, 5). – Si chiama così dal nome del conduttore. Ristorante sorto negli ultimi anni, ottimo e decorosissimo. Lo chiamano anche « La Bianca »: ma « La Bianca » è un altro ristorante, poco discosto, in via Monalda, dov'era un tempo il signor Algerino; di qui l'equivoco.

10) *La Buca del Lapi*. – Così chiamata dal cognome dell'esercente che lo ha aperto, non molti anni fa, nei locali sotterranei del palazzo

Antinori. Ben quotata. È vicina alla stazione: vi si accede da via Panzani, per via Rondinelli. È al principio di via Tornabuoni. Ne parla il Barth a pag. 92 dell'*Osteria*. Assai frequentata.

11) *Paoli*. – Il famoso Paoli, in via dei Tavolini, che è una laterale della via Calzaioli; centralissimo, con annessa pizzicheria. Fiorì in locale modestissimo, ove si mangiavano un tempo i celebri fagiuoli toscani, cotti « all'uccelletto » o altrimenti: ma il locale popolare venne restaurato e anche decorato da Galileo Chini, e nelle nuove veste la sua fama si accrebbe. Il fondatore Paoli ha ceduto il locale ad altri. Clientela ottima, che lasciò tracce sul famosissimo *album* di cui il ristorante si gloria. Ne parla il Barth a pag. 89 dell'*Osteria*.

12) *Nuova Toscana, o Beppino e Leone*. – In fondo a piazza della Signoria, N. 2. Ristorante ottimo, in locale decoroso. Cucina squisita.

13) *La Lina, già Spinelli*. – In via dei Lamberti, 3, vicino alla Posta, nella zona tranquilla e aristocratica del palagio dell'Arte della Lana. Locale raccomandabile, rimesso a nuovo. Buona cucina, con cuoco già di « Cencio ».

14) *Aglietti*. – Aperto altrove nel 1867 e vissuto crescendo in fama. Ora ha sede nella nuova piazza Vittorio Emanuele ed è il primo esercizio del genere trasferito fin dal 1891 nel nuovo centro. Il fondatore Giuseppe Aglietti, piemontese, venne a stabilirsi a Firenze — quando era capitale — dopo aver combattuto nelle guerre del 1859 e del 1866. Il Barth così ne parla nel suo *Est, est, est*: « Locale moderno, centrale ed elegante: vini fini e saporiti: buona clientela ».

15) *Sabatini Brunetto*. – Di fronte alla Posta, all'angolo fra via Pellicceria e via dei Lamberti. Da non confondersi col Sabatini di cui al N. 4. Cucina ottima.

Trattorie.

È difficile distinguere i ristoranti in categorie, perchè — spesso — gli ultimi sono i primi. Taluno, per esempio, non curandosi della minor ricercatezza delle decorazioni e del servizio, frequenta di preferenza i locali che sto per elencare come più modesti. In tutti, però, cucina ottima: straordinaria varietà di vivande, prezzi talora di stupefacente convenienza.

16) *Il Giglio rosso*. – Ottimo esercizio in via dei Panzani, al N. 5, non lontano dalla Stazione, sull'arteria principale che conduce a Santa Maria del Fiore.

17) *La Buca di San Giovanni*. - In fondo alla via dei Panzani e dei Cerretani, a fianco del Battistero. Locale da frequentare preferibilmente alla sera e di notte. Rimane aperto fino a notte tarda, perchè il giorno è superato da altri per migliori condizioni di luce (Piazza S. Giovanni).

SV. 13 *l'apparecchio modernissimo plurionda, che oltre tutti i pregi elettrici ed acustici della grande classe, consente con il dispositivo Brevettato "Duotonal" l'interpretazione dei brani musicali*

18) *Campidoglio.* – In via del Campidoglio: centralissimo, nelle vicinanze di piazza Vittorio Emanuele. Lista copiosa di ottimi cibi. Vicino all'ingresso si vendono spesso ostriche ed altri frutti di mare.

19) *La Ceviosa.* – In via dei Tosinghi, 2, di fianco a Giovacchino e di fronte al Paszkowski. Buon ristorante, che trae esempio e incitamento dai due maggiori vicini. Il nome « Ceviosa » deriva dalla casa « Cerviosa », che un tempo spacciava in quel luogo prodotti del latte. Mutata destinazione al locale, se ne conservò il nome, togliendo una *r* per evitare l'uso indebito di un nominativo.

20) *Bianca Martelli.* – In via Monalda, 4, vicinissimo a piazza Vittorio Emanuele. Simpatico ritrovo. Talvolta, tavolini all'aperto: buona cucina. Da non confondersi con l'Algerino alla Loggia dei Teatini, impropriamente chiamato anche « La Bianca ».

21) *Bertelli.* – Proprio di fronte alla Posta centrale: N. 4. Ambiente meno ampio del vicino Sabatini (N. 15); ma vi si sta benissimo. Lista copiosa.

22) *Comparini.* – All'imboccatura di via del Corso (16-18), ove il Corso fa angolo con l'arteria principale dei Calzaiuoli. Cucina ottima. Attiguo ad una lussuosa pizzicheria, intercomunicante, che concede di integrare con ghiottonerie d'ogni sorta la ricca lista di vivande.

23) *Oreste Buca di Dante.* – In via Dante Alighieri, 13. Questo famoso ristorante e i due successivi, situati fra il corso e piazza della Signoria, e quindi centralissimi, sorgono nel più caratteristico viluppo di viuzze medioevali. Lista che ha spesso da 80 a 100 vivande. Bel locale sotterraneo, vasto, frequentatissimo. Prezzi molto miti. Ambiende decorosissimo.

24) *Al Pennello.* – Attiguo a Oreste (via Dante, N. 4). Si pretende, a credere a un passo del Vasari, che sia stato fondato nel Cinquecento da un pittore Albertinelli, il quale avrebbe abbandonato l'arte per far l'oste. Il locale ha anche uno sfogo all'aperto nella parte posteriore dell'edificio. Cucina ottima e a buon mercato (vedi Barth: *Osteria,* pag. 89).

25) *L'Antico Barile.* – Non lontano dai due precedenti (via dei Cerchi, 10). Ambiente simpatico, ma senza pretese. Cucina varia, buona e a prezzi onestissimi.

26) *Napoleone.* – Con giardino. Centralissimo: al principio di via de' Servi (N. 8), che si apre dietro l'abside del Duomo e che conduce alla SS. Annunziata. Ha giardino. Prezzi miti.

Trattorie più modeste.

27) *Roma.* – Via del Melarancio, all'angolo di piazza Aldobrandi. Vi si accede da via Cerretani.

28) *Valentino.* – Via dell'Ariento; di fronte al Mercato coperto. Buono.

29) *Emilia.* – Via dell'Ariento, di fronte al Mercato coperto: buono.

30) *Al Cinghiale.* – Vicino al Porcellino, in via Calimaruzza, che dal Mercato Nuovo, ove è il porcellino di bronzo, conduce in Piazza della Signoria.

31) *Alla Grotta Guelfa.* – Sotto i portici della Posta centrale, in fondo. Buono e centrale.

32) *Dalla Nandina.* – In via SS. Apostoli, 22, dove questa via fa angolo con Piazza SS. Trinità. Buono. Molto frequentato da studenti e artisti.

33) *Silli, già Fusi.* – Via Condotta, N. 3. Centrale e buono. Eccellente vino di Montespertoli.

34) *Antico Fattore.* – Via Lambertesca. Eccellenti specialità, fra cui lo squisito « Cibreo » di rigaglie.

Trattorie sui viali e alla periferia.

35) *Alfredo.* – Al principio del viale Regina Vittoria, N. 1, dove fa angolo con la gran piazza Cavour. Vicinissimo al palazzo delle Esposizioni.

36) *Cesare.* – Viale Principessa Margherita, 34. Pur vicino a piazza Cavour e al luogo ove sorgeva il vecchio e glorioso ristorante Picciolo, ora scomparso. Ottima trattoria con diversi locali e giardinetto. Vi si sta benissimo. Ha una pizzicheria annessa.

37) *Pasquale.* – Via Firenzuola. A due passi da piazzale Berta. Con giardino. Buono.

38) *Alla Loggia.* – Piazzale Michelangelo, al punto culminante del viale dei Colli. Ottimo ristorante, condotto dal signor Lapi, fratello del fondatore della Buca del Lapi in Palazzo Antinori (N. 17). È situato in una delle migliori posizioni d'Italia: ciò basta a raccomandarne la frequenza, oltre alla bontà della cucina.

39) *Al Barile.* – Alle Cascine. Locale solitario, senza pretese. È in piazza del Re. Fa buoni affari il giorno dell'Ascensione, per la festa del grillo. Cibo rituale: l'agnello in tegame coi piselli.

Osterie.

Abbondano in ogni contrada: in molte si può mangiar bene; in tutte si trova vino ottimo di fattoria. Talora i prezzi ottimi compensano la modestia degli ambienti.

Fra le osterie che godono maggiore rinomanza, segnalo al forestiero non sdegnoso di semplicità le seguenti:

a) *Guido Campolmi,* detto anche il *Troia* e anche *Sostanza.* Non è cortese usare il primo di questi due nominativi, benchè anche il Monelli lo adoperi nel suo « *Ghiottone errante* », in cui varie pagine son dedicate a questa frequentatissima osteria. Vini squisiti e buona cucina casalinga. Squisiti gli arrosti allo spiedo; ottime sempre le bistecche. Questa osteria è in via del Porcellana (N. 31) presso la Stazione. Vi si giunge attraverso piazza Santa Maria Novella e via della Scala.

b) *Ottavio Turchi.* – In via del Proconsolo, N. 9, presso l'Hôtel Cavour. Angusta e sempre piena: chiusa tutte le feste. Buona cucina e buoni vini.

Rosticcerie.

Molte e ottime. Da novembre ad aprile vi si vendono l'àrista e i fegatelli allo spiedo; tutto l'anno, arrosti d'ogni natura: singolare il *roast beef.*

Al forestiero indico queste due rosticcerie, perchè più a portata di mano e indubbiamente fra le migliori:

1) *La Moderna.* – In borgo San Lorenzo, 15. Vi si accede da via Cerretani. Oltre al servizio di rosticceria, ottimi dolci sempre pronti; frittelle di méle, *krapfen,* bomboloni e simili.

2) *La Fila.* – In principio del Corso, al N. 14, a pochi passi da via Calzaioli. Antichissima: fioriva già nell'ora scomparso Mercato vecchio, e si crede che si chiamasse « Fila » perchè i clienti numerosi facevan fila aspettando.

(Disegni di P. Bernardini)

R. PROTTI

domande e risposte

In presenza di fatti che ci toccano da vicino ed interessano la nostra salute o quella, per noi più cara, dei nostri figli non dovremmo lasciarci fuorviare da preconcetti, bensì dovremmo porre a noi stessi dei quesiti e cercare adeguate soluzioni. Ecco alcuni casi tipici di domande e risposte.

— Per qual ragione la gallina rompe qualche volta l'uovo dopo averlo deposto?

Perchè essa non trova nel cibo che le vien fornito i sali calcari indispensabili alla formazione del guscio dell'uovo: qualche volta essa lo depone senza guscio, ma il più spesso rompe a colpi di becco il guscio dell'uovo deposto ed ingerisce i

pezzetti provvedendo così per istinto il materiale che manca al suo organismo.

— Perchè i bimbi mangiano qualche volta terra o calcinaccio?

Non si tratta affatto di un'aberrazione del gusto, ma di un vero e proprio istinto che li spinge ad ingerire qualche cosa che contenga i sali di calcio che in quel caso sono deficienti, mentre sono tanto necessari allo sviluppo delle loro ossa, all'accrescimento ed al ricambio.

— Perchè i bimbi sono così ghiotti di zucchero e dolciumi da sfidare, pur di procurarseli, rimproveri, minaccie e castighi?

Perchè lo zucchero, alimento di prima necessità, è assolutamente indispensabile alla vita ed al funzionamento dell'organismo umano trasformandosi in alimento ed energia. Quanto maggiore è — come nel fanciullo — il lavoro organico e più energiche sono le funzioni, tanto più prepotente è l'istinto di procurare gli elementi mancanti o in difetto.

A dimostrare, sia pure indirettamente, come lo zucchero sia elemento necessario al bimbo basta il riferimento alla composizione del latte materno in cui esso entra, sotto forma di lattosio, nell'enorme proporzione del 67-68 per cento delle sostanze solide.

Nello stesso modo quindi che il saggio allevatore non uccide le galline che mangiano le uova,

ma fornisce loro un pastone contenente ossa tritate o fosfati minerali; nello stesso modo che in presenza di un bimbo che mangi calcinaccio, la giudiziosa mammina non sgrida nè minaccia, ma interpella il medico che provvede consigliando dieta o medicamenti opportuni, così i genitori non vedranno un vizietto da reprimere nell'incontenibile desiderio di dolciumi dei loro figliuoli ma piuttosto l'istinto, che poi altro non è che la voce della natura che reclama quanto le occorre.

CICLO-MOTO-TURISMO

Attrezzatura e primo allenamento.

È giunta la stagione favorevole alle scorribande cicloturistiche; in luglio, e soprattutto in agosto, i cicloturisti esplicheranno la loro attività, alla cui propaganda cerchiamo di giovare con le nostre note. Noi speriamo che sia possibile giungere, sia pure lentamente, a una discreta rinascita del cicloturismo. Dovesse anche trattarsi di un lieve risveglio, mette conto tuttavia che si facciano tutti i possibili tentativi. Da parte nostra, per fare qualcosa di più di una semplice propaganda articolistica, ci siamo adoperati per mettere i nostri Lettori cicloturisti in grado di soddisfare un desiderio che ci è stato più volte manifestato. Si tratta della possibilità

di trovare pronta in commercio una bicicletta adatta all'impiego cicloturistico. Orbene, questo tipo di bicicletta esce da un'Officina di Parma (Chiari, borgo Posta, 8), che si rende così benemerita della causa cicloturistica (1).

La bicicletta (illustrata nella figura) è stata studiata allo scopo di riuscire in tutto adatta alle esigenze del cicloturista, e servire anche per l'uso cittadino, essendo munita all'uopo di un piccolo, ma pratico copricatena. Pur costruita con materiale scelto, non eccede tuttavia nel prezzo, che, infatti, è di poco superiore alle cinquecento lire per il tipo normale, come nella figura, tipo che però comprende il cambio a tendicatena con deragliatore. A richiesta, essa è provvista anche di fanaleria o finiture e montaggi *extra* (come i cerchi d'alluminio), dietro relativi supplementi. Il risultato è considerevole e testimonia la passione propagandistica del fabbricante, più che l'intento commerciale. L'iniziativa è poi tanto più lodevole in quanto è stata presa in tempi difficilissimi, dato il notevole rincaro dei pezzi per ciclo e la difficoltà enorme di trovarli, specie per quelli di qualità. Per le precise condizioni di vendita i Lettori potranno rivolgersi al costruttore. Veniamo ora ad una breve descrizione della macchina.

Le ruote (semiballon), sono del tipo più adatto, con cerchi di legno e coperture bicolori con fianchi bianchi e battistrada in para, della massima scorrevolezza. Il telaio (parte caratteristica di questa bicicletta) è costruito con tubazione speciale di tipo corsa, appositamente per le ruote semiballon ($26 \times 1\frac{1}{2} \times 1\frac{3}{4}$). Esso è stato disegnato dallo scrivente, in base alla sua esperienza personale e conformemente ai moderni criterî costruttivi delle Nazioni più progredite in questa particolare industria. In questo telaio si è particolarmente raccorciato l'interasse. In tal modo, esso raggiunge il miglior rendimento anche per la esatta e bassa posizione del pedaliere, ed è particolarmente vantaggioso in salita, dote di prima importanza per il cicloturista.

I mozzi, il movimento, la guarnitura e la serie sterzo sono di tipo leggero e di materiale speciale. Il cambio è il ben noto a tendicatena e deragliatore, integrato da una tripla corona (denti 16-18-20); l'ingranaggio è di 46 denti. A richiesta si forniscono anche altre dentature a piacere, come pure può essere montato il cambio automatico, compatibilmente con la possibilità di trovarne a disposizione sul mercato. La sella è del tipo «Superflex Sport», e si presenta confortevole anche al più esigente ciclista. Essa è a fusto rigido, ma flessibile (con mollette intere per tutta la lunghezza) e larga poco più di una sella da corsa. Perciò, pur essendo poco meno pratica di quest'ultima, è però assai confortevole. Essendo questo tipo di sella adatto a tutti, si può affermare che il problema della sella è stato così felicemente risolto. Il manubrio è di tipo sport, montato entro un prolungamento che ne consente una certa regolazione, secondo

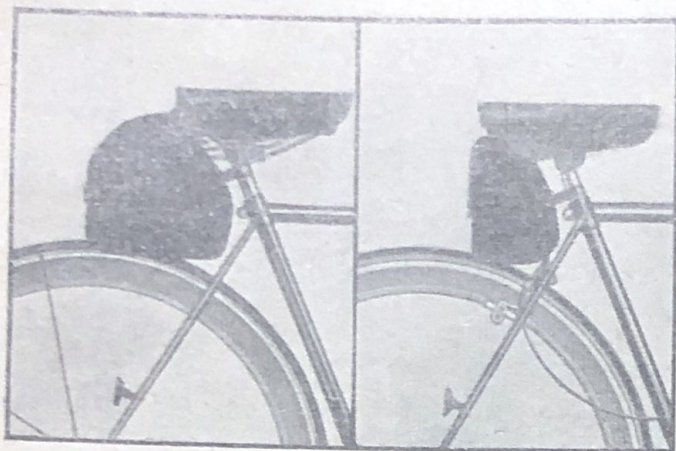
---

(1) I nostri Lettori si meraviglieranno forse di veder segnalati marche di biciclette e prezzi, giacchè questo non è nelle tradizioni del Touring. Ma in materia di ciclo-turismo dobbiamo constatare come le grandi Case non si interessino che di creare i tipi consueti di biciclette «strumento di lavoro». Evidentemente la produzione di tipi specializzati non ha per esse convenienza economica.

In Francia, ad esempio, l'industria di biciclette per ciclo-turisti, si è sviluppata assai più che da noi, ma prevalentemente anche colà se ne occupano piccole Case e non le grandi Ditte produttrici. In Inghilterra avviene invece il contrario.

Noi incoraggiamo, dunque, le modeste intraprese che dànno prova di buona volontà, pur declinando — s'intende — qualsiasi responsabilità circa le caratteristiche e le quotazioni della loro produzione.

la posa migliore che il ciclista intende assumere. I freni sono del miglior tipo e agiscono agli orli dei cerchi; i pedali del tipo a sega per potersi usare anche coi fermapiedi, e i parafanghi leggerissimi in alluminio lucido. La finitura è in nero o in colore a scelta tra il grigio perla e l'amaranto. Le parti lucide sono interamente cromate. Il peso è di circa un paio di chili superiore a quello di una normale bicicletta da corsa equipaggiata.

Uniamo una figura che illustra due tipi di borse applicate posteriormente alla sella. La loro praticità è documentata dal fatto che la maggior parte delle biciclette inglesi è venduta col tipo a destra montato in serie. Il

DUE COMODE E PRATICHE BORSE

tipo a sinistra, più ampio, è per uso cicloturistico. Anche su questi tipi di borse i Lettori ci hanno chiesto informazioni. Possiamo rispondere loro che si sta studiando la possibilità di fornirle unitamente alla bicicletta sopradescritta. Per chi deve trasportare un bagaglio più voluminoso servono meglio le ampie borse laterali di cui parlammo in altro numero della Rivista. Se lo spazio lo consentirà, daremo nel prossimo numero, i dati e le istruzioni necessarie a darne commissione.

Ed ora passiamo a qualche consiglio per i cicloturisti che intendono effettuare, in questa estate, qualche viaggio di notevole entità. È necessario che essi abbiano a trovarsi in buone condizioni di forma, e ciò non può essere frutto che di un sufficiente allenamento.

Chi ha possibilità e abitudine di praticare il cicloturismo a non lunghi intervalli, sotto forma di viaggi di una certa entità, magari crescente e progressiva, farà così un allenamento automatico, che avrà bisogno tutt'al più di un po' di disciplina, per unire al dilettevole l'utile. Questa disciplina consiste soprattutto in una certa gradualità. Limitarsi in principio, per accrescere gradualmente lo sforzo, ottenendo sempre qualche cosa di più.

Ma vi sono anche coloro che non dispongono se non di qualche ritaglio di tempo saltuariamente, e che tuttavia vorrebbero essere in grado di effettuare qualche lungo viaggio, non appena giungano le invocate vacanze estive. Sarà utile che essi pratichino il sistema di allenamento dei corridori ciclisti. Ma prima di dedicarsi a questo è bene che, avendone la possibilità, si servano della bicicletta per l'uso quotidiano. Faranno poca strada, ma sarà pur sempre qualcosa e si abitueranno, se non altro, a stare in sella senza stancarsi.

Poi devono dedicare i momenti liberi a un po' di vero allenamento. La parola non deve spaventare nè far pensare a un esercizio faticoso. Si tratta, anzi, di far poca strada (cominciando con pochissima), magari, se possibile, di buon mattino e su strada normalmente piana. Bisogna, però, adottare il più basso rapporto (ruota libera da 20 o 21 denti). Ove si disponga dell'utilissimo cambio di velocità, sarà una occasione di più per giovarsi dei suoi innumerevoli benefici. Il ritmo della pedalata è, così, assai celere, e ciò aiuta a fare quello che nel gergo ciclistico si dice il « fiato ». È ancor più indispensabile poi, sempre a questo scopo, qualche scatto e volata ogni tanto, senza stancarsi e nei limiti delle proprie forze. Le salite si possono evitare per qualche tempo; solo più avanti si potrà fare un po' di allenamento anche su di esse. Ma poichè oggi intendiamo occuparci del primo allenamento, a quello particolare per la salita potremo dedicare qualche nota in seguito.

Pedalando in allenamento, è bene non scendere mai di sella, allo scopo di abituarsi. Quest'abitudine è assai necessaria quando si percorrano distanze discrete, magari velocemente, su strade non sempre ottime, altrimenti si finisce col non essere più in grado di rimanere in sella, quando per condizioni muscolari si è ancora relativamente freschi. E non si dimentichi che questo allenamento non è mai eccessivo, perchè per abituarsi a stare in sella lungamente e senza fastidio alcuno occorre magari, a seconda della propria costituzione fisica, assai più di qualche mese.

Note pratiche: la sella.

Tre ragioni consigliano di dedicare all'argomento « sella » questa breve nota. In primo luogo, essa implica l'esame di problemi di capitale importanza, relativi sia al rendimento della pedalata e alla corretta posizione del ciclista, sia anche al *confort*. In secondo luogo, conseguentemente all'importanza suddetta, moltissimi sono i consigli che ci sono stati chiesti. In terzo luogo, ha

notevole valore la convenienza di pensare alla sella come problema a parte, anche prima di provvedere alla bicicletta.

La sella (non tanto diversamente di quanto avviene per un paio di scarpe) comincia a servir bene solo quando la si è sottoposta al necessario periodo di adattamento. D'altra parte, prima di avventurarsi a percorsi di qualche lunghezza, bisogna abituarsi alla sella, se questa è nuova, per non correre il rischio di viaggiare con più tormento che gioia.

A coloro che prima o poi si compreranno una bicicletta per fare del cicloturismo, noi consigliamo di cominciare col provvedersi della sella, di abituarsi ad essa e di assestarla in modo da averla pronta non appena acquisteranno la bicicletta, con la possibilità di poter usufruire subito di quest'ultima.

È questo il momento buono per « prepararsi » una sella da usare nella già inoltrata stagione.

L'usanza di dare alla sella una posizione per più motivi irrazionale è diffusissima. La sella deve essere anzitutto alta quanto consente la lunghezza della gamba, la quale deve distendersi quasi del tutto quando il tacco posa sul pedale. Pedalando, come è di rigore, con la punta, la gamba si distende nella misura massima utile, favorendo il rendimento.

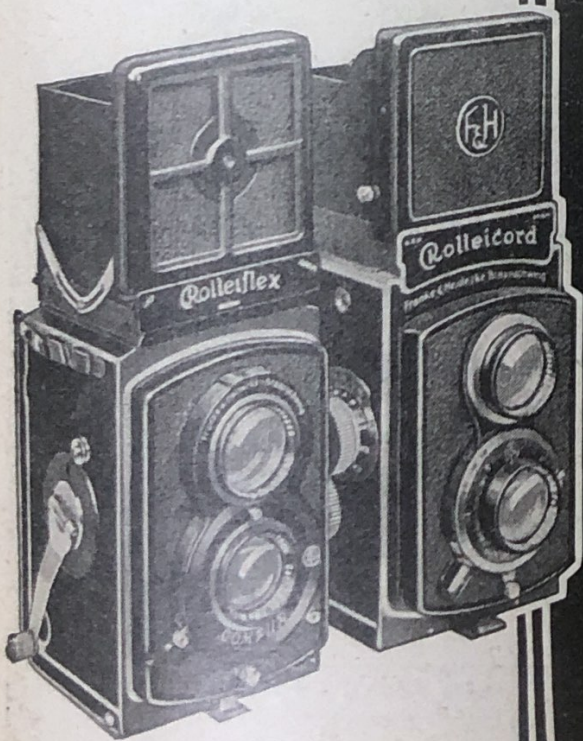
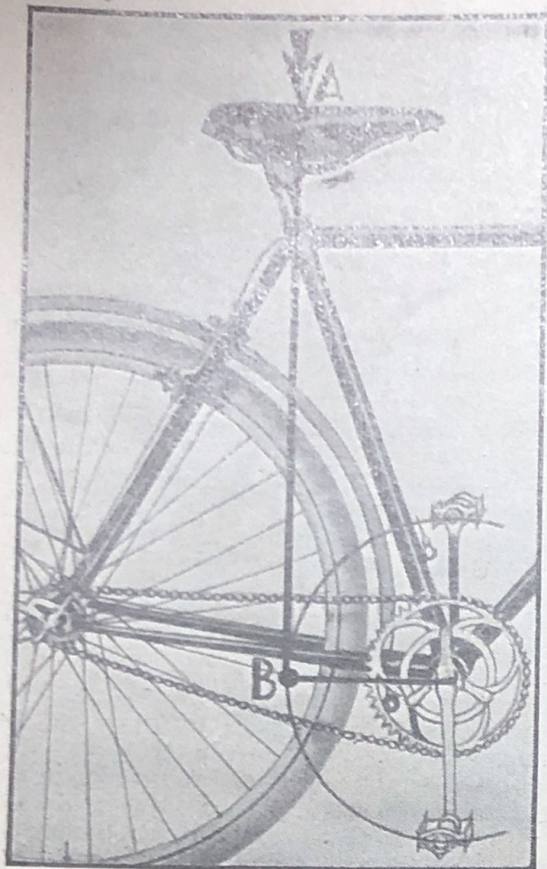
Nella figura si vede la corretta posizione della sella. Il centro ideale su cui poggia il peso del ciclista deve trovarsi circa sulla perpendicolare innalzata dall'estremo della pedivella rivolta all'indietro. Personalmente, consiglieremmo di situare la sella magari qualche centimetro più avanti (due o tre) e mai più indietro. Nella figura si vede che la sella è pressochè orizzontale; questa posizione va bene se il manubrio è molto basso e il ciclista deve perciò starsene molto chinato in avanti. Se il manubrio è normalmente più alto si può alzare alquanto la sella in punta.

Ripetiamo che il tipo migliore di sella, a nostro parere, è quello in cuoio, da corsa, a fusto senza molleggio. Chi stentasse ad adattarvisi, prima di passare a un altro tipo è bene cerchi almeno di insistere. La qualità ha però una importanza grandissima, e crediamo che veramente consigliabile sia il tipo « a lunetta oscillante », fabbricato dalla più nota casa italiana e che per qualità di cuoio può considerarsi simile alla nota sella inglese, un tempo fra noi molto diffusa.

Per coloro che vogliono qualcosa di più confortevole la stessa casa produce il tipo « Superflex Sport » (illustrato sulla bicicletta presentata in questo Numero), stretto, con fusto rigido e leggero in tondino d'acciaio, ma flessibile, cioè con mollette sotto la copertina. Essa ha anche il pregio di avere le mollette continue dalla punta alla parte posteriore, e ciò si risolve in un *confort* maggiore. Questi sono i due tipi di sella che consigliamo ai cicloturisti in seguito alla nostra esperienza.

Conversazione coi Lettori.

Cominciamo le nostre conversazioni mensili con un piccolo quesito interessante, che non ci affatica troppo per la soluzione, perchè la ricaviamo da alcuni dati interessanti offerti da un giornale francese.

Come si può calcolare — ci chiede un Lettore — *la forza esercitata sul pedale da un ciclista che percorre una salita di una certa pendenza?* Supponiamo, dunque, che il ciclista ascenda un'èrta inclinata del 10 % (10 cm. per

LA PIÙ RAZIONALE POSIZIONE DELLA SELLA

metro), percentuale che per il cicloturista medio è fortissima. La sua velocità (nel caso di un asso della montagna) è, mettiamo, di 3 metri al secondo, cioè di 10 km. e 800 m. all'ora. Egli si innalza, dunque, di 30 cm. per secondo. Alla ruota motrice la forza traente (sulla gomma) deve essere di 8 kg. Per trovare la forza corrispondente applicata al pedale basta eguagliare il lavoro effettuato dalla forza di 8 kg. a quello effettuato dalla pressione del piede sul pedale durante un giro. Con una pedivella di 165 mm. e una ruota del raggio di 35 cm., il calcolo è facile, ammettendo una moltiplica di 2,33 (cioè la ruota fa 2,33 giri mentre il pedaliere ne fa uno), che corrisponde a uno sviluppo di circa m. 5,10 per pedalata (rapporto ovviamente troppo alto per il cicloturista). Si trova così che la forza sul pedale deve essere di circa 39 kg. Ma tale calcolo suppone che l'efficacia dello sforzo esercitato sul pedale sia costante per tutta la semicirconferenza percorsa dal pedale stesso. Ora, non è così, perchè il ciclista calca sul pedale solo per circa un quarto di giro, quando la pedivella è in avanti. In queste condizioni lo sforzo massimo deve arrivare a 60-65 kg. Esso diviene, dunque, dello stesso ordine di grandezza, circa, del peso del ciclista, il quale, se non vi fosse la reazione sul manubrio (le braccia fanno da tiranti), si solleverebbe dalla sella.

Bisogna ancora segnalare che la conformazione muscolare del ciclista (lunghezza della coscia, della gamba, ecc.), lo rende adatto a sostenere una data frequenza più o meno rapida; da ciò l'importanza della scelta del rapporto che, pur variando entro limiti definiti, sarà diverso dall'uno all'altro pedalatore.

Ed ora esaminiamo due domande tra quelle rivolteci con maggiore frequenza.

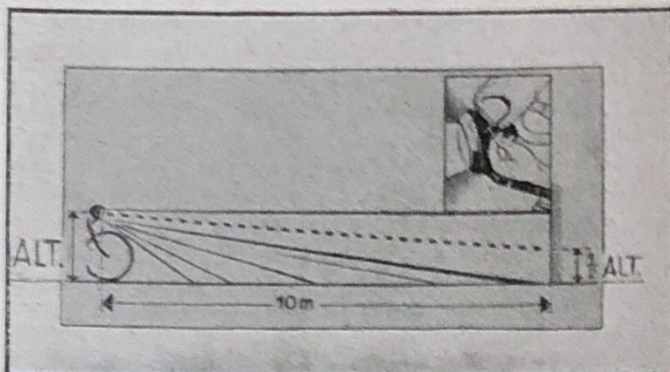
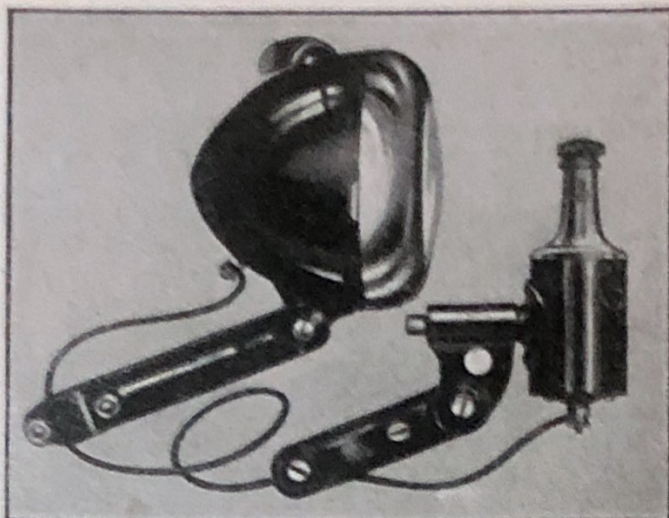
Come deve alimentarsi il cicloturista? Giova ripetere che una regola fissa non esiste e che è molto importante questo: mantenersi sempre moderati, non tanto circa la quantità degli alimenti, quanto alla regolarità. È bene mangiare con una certa frequenza, assecondando, senza eccedere, il non lieve appetito (per usare una parola moderata) che l'esercizio ciclistico risveglia. Pasti frequenti (solo un paio, però, completi), senza troppa sosta dopo di essi. Dove, invece, occorre una vera moderazione è nelle bevande. Pur tenendo conto che la forte traspirazione richiede la reintegrazione del liquido evaporato, occorre ricordare che l'eccessivo bere può accentuare

questa traspirazione, con gli inconvenienti (in prima linea l'eccessivo sudore) che ne derivano.

Tornando all'alimentazione, una cosa è da aggiungere: che bisogna badare di non farsi sorprendere dalla fame; in questo caso, bisogna fermarsi a mangiare se e appena se ne abbia la possibilità (viaggiando di notte, specie se tutta la notte, bisogna avere qualcosa con sè). È noto, infatti, con quanta frequenza si dia il caso, nelle corse ciclistiche, del corridore arrestato dai « morsi della fame » (è la frase usata nel linguaggio sportivo). Il cicloturista faccia, dunque, attenzione, perchè, non ostante la sua previdenza, sarà abbastanza spesso sorpreso dal bisogno di mangiare.

Ultima domanda (per questa puntata): *Come attrezzarsi per aver luce sufficiente a viaggiar di notte?*

Questa preoccupazione è un po' comune a tutti i cicloturisti perchè, anche a voler viaggiare soltanto di giorno, la qual cosa è normalmente preferibile, accade spesso di arrivar tardi alla sosta o alla mèta. Con una luce scarsa, gli ultimi chilometri (pochi o molti che siano) percorsi, diventano una pena, mentre potrebbero essere piacevoli per la varietà.

Per dare una risposta precisa e concreta abbiamo studiato e provato alcuni tipi di impianto a dinamo, tra i quali consigliamo il tipo illustrato in figura (Bosch, con dinamo piccola della potenza di 3 watt). Questo impianto riunisce tutti i requisiti che si richiedono per l'uso cicloturistico. Dà una luce potente (3 watt, 0,50 amp.), pur avendo una dinamo piccola e leggerissima (mezzo chilo circa, contro più di 800 grammi che normalmente pesano le dinamo di pari potenza). Il faro ha la lampada centrale che funziona con la dinamo (6 volta) e quella superiore (di 3,5 volta), totalmente indipendente, che si accende con la pila a secco contenuta nel faro stesso. In tal modo si può disporre di luce ausiliaria nelle fermate, in caso di riparazioni, ecc. La dinamo va applicata di preferenza alla forcella anteriore (a destra), dove si può agevolmente attaccare e staccare, usando l'apposito pedalino per l'innesto.

Nel montare un impiantino occorre avere l'avvertenza di: stabilire bene i contatti di massa della dinamo e del faro; badare che la conduttura sia bene isolata; mettere la dinamo in posizione razionale: l'asse di rotazione deve passare per il centro della ruota, e la rotellina deve appoggiare lateralmente alla gomma, non più in alto, al principio del battistrada, perchè in questo caso, quando c'è fango, la rotellina slitta e la luce si attenua; infine, bisogna dare al faro il giusto orientamento. Per fare questo (vedi figura), bisogna controllare che, a 10 metri di distanza, il centro del fascio di luce cada a metà altezza di quella del proiettore. Raccomandiamo poi vivamente di completare l'impianto col regolamentare fanalino rosso posteriore, il quale rappresenta una sicurezza per gli altri e soprattutto per il cicloturista.

Quanto a manutenzione, c'è poco da dire. Usata con scarsa frequenza, come è il caso normale del cicloturista, la dinamo non richiede lubrificazione; usandola molto, si potrà lubrificare con alcune goccie d'olio da macchina da cucire, una o due volte all'anno.

Con una dinamo di forte potenza e un faro a parabola ben studiata (come nel caso dell'impiantino citato), a velocità discreta (sopra i 20 km. orari, da chiunque facilmente mantenibile), la facciata bianca di una casa è visibile a 400 metri; una sbarra da passaggio a livello, bianca e nera, a 300. Considerato che la diffusione laterale della luce è ottima e che anche a velocità ridottissima (in curva) la luce prodotta è sempre notevole, così attrezzati si può viaggiare con sicurezza, e l'antico adagio « peggio che andar di notte », perde, in questo caso, il suo significato.

La scelta dell'itinerario.

Se è purtroppo vero che i non numerosi cicloturisti italiani mancano dell'attrezzatura e soprattutto dell'assistenza di cui possono giovarsi i loro colleghi stranieri, è altrettanto vero che le bellezze naturali a loro disposizione sono assai superiori. Sarà, dunque, molto facile trovare un meraviglioso itinerario lungo il quale trascorrere alcuni giorni di lieto peregrinare ciclistico. Il « bel paese » ne è ricchissimo e, tutt'al più, potrà restare al turista l'imbarazzo della scelta.

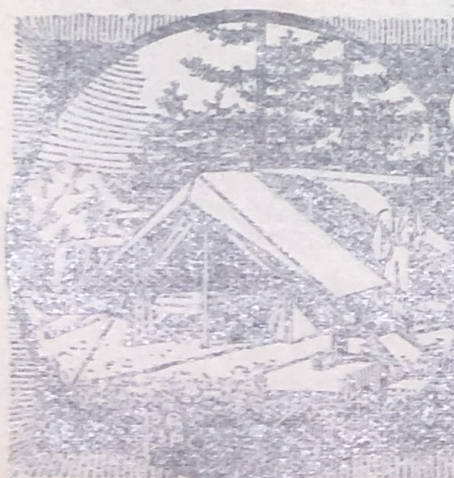
Abbiamo descritto un itinerario nella regione delle Dolomiti, e lo consigliamo non solo a coloro che, non essendo lontani dalla zona, vi possono accedere direttamente in bicicletta, ma anche ad altri che possono servirsi della ferrovia.

Numerose altre zone sono attraenti per il cicloturista; per rimanere nell'Italia settentrionale, ecco altri quattro itinerari interessantissimi: 1º in Val d'Aosta e adiacenze; 2º nella regione dei Laghi; 3º nella Carnia e nella Venezia Giulia; 4º lungo i passi dell'Appennino tosco-emiliano. Valicando l'Appennino, troviamo regioni attraentissime: la Riviera Ligure, la Toscana e l'Umbria, il Lazio e l'Abruzzo. Per i cicloturisti dell'Italia meridionale, o per quelli che avessero la possibilità di visitarla pedalando, ottimi centri di escursioni potrebbero essere la Campania, la Basilicata, le Puglie e la Calabria. E perchè non varcare il mare e passare in Sicilia o in Sardegna?

Qui giova fermarci, perchè è certo prematuro parlare di cicloturismo nelle terre dell'Impero. Ma in un futuro non lontano, quando la rete stradale sarà colà ampliata e completata, l'umile bicicletta potrà anch'essa trascorrere, a scopo turistico, per quelle terre innalzate alla gloria dal valore dei soldati italiani.

Il campo è per ora aperto unicamente a qualche ardimentoso pioniere, che voglia contribuire alla prima propaganda della bicicletta, che anche in quelle terre potrà avere un giorno utile impiego.

Non ci resta che da augurare il buon viaggio a tutti gli Amici cicloturisti.

e. cap.

Si corre il Giro di Francia.

Dal Giro d'Italia al Giro di Francia: ecco la sintesi dell'attuale periodo della stagione ciclistica italiana. A un mese di distanza dalla chiusura della nostra massima corsa a tappe, un gruppo di corridori italiani ha preso il via per la più lunga corsa del mondo, animato dai più seri e fondati propositi di riportare al massimo fulgore il ciclismo italiano, oggi in pieno fervore di rinnovamento. Abbiamo già messo in evidenza lo spirito nuovo che presiede alla disputa delle nostre maggiori corse e che ha trovato la più larga eco nel popolo. L'esperienza del recente Giro d'Italia ha confermato che il ciclismo è lo sport popolare per eccellenza, poichè il fascino della prova atletica è reso accessibile alle masse attraverso il mezzo meccanico col quale si esplica. La bicicletta, perfetto strumento sportivo, si identifica con l'economico mezzo di trasporto quotidiano e con la fedele compagna delle gite e degli svaghi domenicali.

Il nuovo regolamento del Giro d'Italia, salvo qualche neo, come ad esempio quello della suddivisione delle tappe giornaliere, apparso inutilmente artificioso, ha fatto eccellente prova. Soprattutto la formazione dei gruppi ha offerto costante alimento alla lotta, e se qualche circostanza ha affievolito nelle ultime tappe la competizione agonistica, nondimeno questo venticinquesimo Giro d'Italia rimarrà uno dei più belli e dei più significativi della lunga serie ormai tradizionale. Forti dell'esperienza fatta, animati da una passione che non conosce stanchezze ed abbandoni, gli organizzatori possono serenamente ed operosamente dare l'appuntamento a tutti gli sportivi d'Italia per il maggio dell'Anno XVI.

Tra il Giro d'Italia e il « Tour » si è innestato il Giro di Germania, al quale pure gli Italiani hanno dato il loro contributo. Così su tutte ie strade di Europa il nostro ciclismo, con i suoi campioni vecchi e nuovi, afferma la pienezza delle sue energie e la potenza della sua organizzazione.

A proposito di ciclismo germanico, ci sembra interessante riferire, anche se non vi è alcuna relazione con il movimento sportivo, che una recente statistica ha appurato nel Reich la presenza di 17 milioni di ciclisti, il che vorrebbe dire che su ogni quattro abitanti, ce n'è uno che va in bicicletta. Si comprende come, in simili circostanze, l'industria del ciclo occupi un posto considerevole nel quadro dell'economia germanica. La produzione si aggira sulla misura di due milioni di esemplari all'anno, con impiego di 12 mila tonnellate di acciaio e 5200 tonnellate di gomma. Gli operai occupati nell'industria sono 170 mila.

Parlare di decadenza del ciclismo di fronte a queste cifre e mentre in molti Paesi, come ad esempio in Francia, si insiste per rendere obbligatorio l'insegnamento dell'uso della bicicletta a tutti i ragazzi delle scuole, è assolutamente fuori luogo.

Motori sul Naviglio.

Il vecchio Naviglio dei Milanesi è ringiovanito al rombo lacerante dei motoscafi e dei fuori bordo che hanno preso parte alla gara di regolarità Milano-Abbiategrasso. Era la prima volta che gli scafi a motore solcavano le lucide acque del canale lombardo, e la manifestazione ha richiamato sulle due rive del Naviglio una folla di centomila persone, conferendo alla competizione motonautica una grandiosa popolarità. Evidentemente Milano palpita di repressi desideri nautici: è bastato l'annunzio di una riunione velica all'idroscalo per popolare l'orizzonte di Lambrate di centinaia di candide vele. L'assunzione del Naviglio a pista motonautica ha trovato il più affettuoso consenso delle folle. Il fatto è significativo, poichè non interessa soltanto il movimento sportivo, ma involge soprattutto nuovi elementi

di carattere turistico che possono e debbono portare alla completa valorizzazione delle nostre superbe vie d'acqua. La Pavia-Venezia, intanto, con i suoi nuovi primati e la sua schietta competizione sportiva, ha segnato un notevole successo, che costituisce un passo avanti nell'auspicata ripresa delle forze motonautiche nazionali.

Da Milano a Taranto in 12 ore.

La Milano-Taranto ha visto l'affermazione della Guzzi: Sandri e Pagani hanno vinto le due classi del gruppo delle motociclette da corsa; Prini si è imposto fra le macchine di serie; Bandini ha dominato tra i motocarrozzini. Una gamma di risultati, una scala di vittorie che meglio non potrebbe mostrare l'alto grado di perfezione tecnica e costruttiva della nostra produzione. L'esame dei risultati numerici, anche ad una analisi superficiale, è sorprendente: il vincitore ha superato su 1300 chilometri la media di 104 all'ora; è andato da Milano a Taranto in poco più di 12 ore, sebbene le condizioni atmosferiche, sul tormentato percorso, non siano state sempre le più favorevoli. Non è di buon gusto far confronti con l'automobile o col treno, tanto più che oggi c'è anche l'aeroplano; ma, comunque si vogliano apprezzare gli elementi del successo — la classe del pilota (indubbiamente, uno dei migliori italiani), il valore della macchina (quella stessa due cilindri a telaio elastico che al Tourist Trophy ha demolito l'orgoglio dell'automobilismo britannico), le mirabili condizioni della rete stradale e la perfetta organizzazione del traffico — il risultato, a questo primo esperimento, rimane sbalorditivo.

Nè meno sorprendente si deve considerare l'esito delle macchine di serie; Prini è giunto da Milano a Taranto a 96 chilometri e mezzo di media; Bandini ha marciato con un motocarrozzino a oltre 82 chilometri all'ora. E se passiamo ad esaminare la prova dei giovani, dei corridori di seconda e di terza categoria, non rimaniamo meno ammirati: Campanelli, con la Guzzi mezzo litro, a quasi 90 di media; Ranieri, con la Bene[lli] a 80 di media, distaccato di meno di mezz'ora d[al vin]citore della stessa classe con macchina da corsa; [...]telli, pure sulla motocicletta pesarese da un qu[arto di] litro, a 73 di media; senza contare che propri[o i] concorrenti hanno dovuto partire, per esigenze [orga]nizzative, a notte alta da Milano e percorrere al[la luce] dei fari il tratto Milano-Firenze. La prova delle [mac]chine di serie è stata veramente lusinghiera, sple[ndido] documento della qualità della costruzione italiana [...] presentata oltre che da Guzzi, Bianchi (Serafini, [...] assoluto nella massima categoria, è stato sempre [...] dosso del vincitore), Benelli e Gilera, da Taurus, [...] Sertum, Astra.

Una prova come la Milano-Taranto onora il mo[tocicli]clismo italiano, illumina tutta una stagione di a[...] Si è vinta una difficile battaglia tecnica, sportiva, p[ropa]gandistica. I costruttori hanno avuto il loro prem[io e] hanno tratto anche preziosi insegnamenti. Più di [una] prevenzione deve essere oggi caduta anche presso i [più] pervicaci increduli delle possibilità pratiche della [mo]tocicletta. Dobbiamo augurarci fervidamente che [il] buon seme non vada disperso, che l'esperienza c[om]piuta sulle strade della Milano-Taranto possa, con necessarie semplificazioni e gli opportuni adeguam[enti] alle esigenze ed alle disponibilità dei compratori, [tra]dursi nella produzione commerciale, rifiorire sul m[er]cato di vendita, fruttificare nel campo del turismo.

Estate motociclistica.

Sulle strade battute dal solleone si intensifica l'atti[vità] motociclistica. Lo sport, uscito dalla superba prova d[ella] Milano-Taranto, trova impegnati i nostri campioni su[lle] strade italiane ed estere, mentre raduni, gare di rego[la]rità, corse per macchine in serie, manifestazioni [di] dopolavoristi, di goliardi, di giovani fascisti alimenta[no] il movimento agonistico, preparando nuove falangi [di] appassionati.

C. cc.

COMUNICAZIONI

Progressi tecnici e risultati di bilancio della gestione delle Ferrovie dello Stato.

Un quadro assai soddisfacente dello sviluppo dei servizi ferroviari e dei risultati economici ottenuti nella gestione delle Ferrovie dello Stato ha potuto tracciare S. E. Benni, Ministro delle Comunicazioni, parlando in Senato sullo « Stato di previsione della spesa del Ministero delle Comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1937-XV al 30 giugno 1938-XVI ». Il bilancio 1935-36, per il quale era stato previsto un disavanzo di 900 milioni, si è chiuso con un *deficit* di soli [illegible] milioni, e il bilancio 1936-37 non si chiuderà in pareggio, come era stato previsto, ma presenterà un avanzo superiore ai 150 milioni. Tali risultati si sarebbero conseguiti in parte mediante economie di gestione, in parte grazie all'aumento del traffico. Nei primi dieci mesi dell'esercizio 1936-37, si può constatare un aumento del 17 % nel numero dei biglietti venduti rispetto all'esercizio 1932 e del 10 % rispetto all'esercizio 1934-35. Considerando poi i risultati dei prodotti complessivi del traffico nello scorso aprile, si sono avuti circa 52 milioni in più dell'aprile 1936, 150 milioni in più dell'aprile 1935, 102 milioni in più dello stesso mese 1934, 86 milioni in più dello stesso mese 1933, e rispettivamente 74 e 21 milioni in più dello stesso mese degli anni 1932 e 1931. Questi risultati appariscono specialmente soddisfacenti se si confrontano con quelli della gestione delle ferrovie francesi, il cui *deficit* è salito da 7 miliardi nel bilancio 1936, a 9 miliardi nel bilancio 1937. È uno sbilancio che rappresenta una perdita di un milione di franchi per ciascuna ora della giornata. Inoltre, il risanamento del nostro bilancio ferroviario si è potuto ottenere senza aumento di tariffe, tanto che oggi, a parità di percorso, si spende poco più della metà della spesa che occorreva nel 1914. Inoltre, in questi ultimi anni il pubblico è stato favorito con l'istituzione di tariffe speciali ridottissime, che hanno lo scopo di facilitare l'afflusso dei forestieri, di indurre gli Italiani ad aumentare il numero dei loro viaggi, e che rispondono a speciali esigenze sociali.

Fra i progressi tecnici compiuti dalle FF. SS., S. E. il Ministro ha messo specialmente in evidenza l'elettrificazione attuata finora su 3912 chilometri, e che nel 1939 raggiungerà i 5120, ponendo le ferrovie italiane in testa a quelle di tutto il mondo rispetto all'elettrificazione. Così saranno resi più rapidi i servizî. Il viaggio da Roma a Reggio, che nel 1894 veniva effettuato in 21 ore, e nel 1929 in 15 ore, ora potrà essere effettuato in 10 ore e mezzo, ed in circa 8 ore e mezzo allorchè si disporrà delle automotrici elettriche. Con l'impiego di tali mezzi si potrà compiere il percorso Bologna-Siracusa (km. 1279) in circa 16 ore.

Rispondendo al Senatore Gallenga, il quale aveva osservato che nei caffè delle stazioni ferroviarie e nelle carrozze ristorante i prezzi sono troppo elevati, il Mi-

nistro Benni ha dimostrato che le FF. SS., anche per la gestione di questi servizi, è guidata solo dal concetto di rispondere alle comodità del pubblico. Si è verificato in qualche caso di canoni affittuarî troppo elevati per la gestione di questi caffè; ma ciò è derivato dalle offerte liberamente fatte dai concorrenti nelle gare, ed in qualche caso, come a Milano, dopo un anno di gestione, si è rettificato il canone, sostituendo ad esso un sistema di percentuale sugli introiti netti. Quanto ai prezzi, i criteri seguiti sono i seguenti: i caffè-ristoratori di stazione devono adottare i prezzi degli esercizi di città di pari categoria. Per le carrozze-ristorante, il prezzo di L. 16 per il pranzo non è certo superiore a quello che si pratica in qualsiasi ristorante di prima categoria, a parità di trattamento.

S. E. il Ministro Benni faceva poi un rapido accenno al problema dei combustibili, cui è strettamente legato quello dei trasporti: dal 1935, l'Azienda Italiana Petroli ha iniziato lo sfruttamento dei campi petroliferi di Albania, e nello stesso anno venne istituita l'Azienda nazionale idrogenazione combustibili, per la produzione di carburanti sintetici, il cui programma contempla in un primo tempo la costituzione di due stabilimenti da erigersi a Bari e a Livorno, e in un secondo tempo la costruzione di un terzo impianto per il trattamento dei combustibili solidi.

Passando, poi, alle ferrovie esercite dall'industria privata e alle tramvie extraurbane, il Ministro non potè che constatarne il declino, dovuto al fatto che esse svolgono la loro attività entro raggi di percorrenza limitati, e influenzabili al massimo dalla concorrenza dei servizi su strada. Perciò gradatamente si viene attuando un piano di sostituzione dei servizî ferroviari locali o tramviarî con servizî automobilistici o filoviari. Un disegno di legge è stato anzi predisposto per il massimo sviluppo degli impianti filoviarî, che consentono un largo uso di energia elettrica, in sostituzione dei combustibili di importazione. Così pure è stata sospesa e revocata in alcuni casi la concessione per l'impianto di nuove ferrovie, in luogo delle quali sono stati istituiti servizî automobilistici.

Elettrotreni ed autotreni sulle nostre Ferrovie.

Gli *elettrotreni,* come era stato annunziato, hanno fatto la loro comparsa sulle nostre linee il 22 maggio, con l'andata in vigore delle modificazioni di orario, dimostrando fin dai primi giorni di corrispondere pienamente all'aspettativa che avevano suscitato. Rapidità, comodità, praticità e progresso: ecco i termini nei quali si può compendiare questa innovazione.

Che cosa sono gli *elettrotreni?* Sono dei complessi ferroviari, a cassa metallica completamente saldata, composto ciascuno da tre carrozze su quattro carrelli: la carrozza intermedia non ha carrelli proprî, ma poggia sui carrelli contigui delle due carrozze poste alle estremità. Data l'elevata velocità, la sagoma aerodinamica delle carrozze è stata studiata in modo da ridurre, quanto più è possibile, la resistenza dell'aria al moto del treno. I finestrini sono fissi, ma un impianto automatico per il condizionamento dell'aria assicura la circolazione di essa e regola la temperatura nell'interno dell'elettrotreno. Spessori di gomma, disposti ovunque occorre, attutiscono i rumori e assorbono le vibrazioni. L'elettrotreno è stato predisposto per 94 viaggiatori: originariamente si erano previsti 35 posti di 1ª classe (vettura centrale) e 59 posti di 2ª classe (due vetture estreme), ma l'elettrotreno che circola attualmente sul percorso Bologna-Firenze-Roma-Napoli ha solo posti di 1ª classe. Questo nuovo tipo di treno contiene, inoltre, una cucina con dispensa, quattro ritirate con toeletta, due cabine per il personale di condotta. L'equipaggiamento elettrico è costituito, fra altro, da sei motori di trazione, della potenza complessiva in servizio continuo di 900 kw.

Ecco l'orario dell'*elettrotreno:*

Bologna	part.	15.50
Firenze	arr.	16.45
	part.	16.50
Roma Termini	arr.	20 —
	part.	20.08
Napoli M.	arr.	21.58
Napoli P. G.	arr.	22.06

Napoli P. G.	part.	[illegible]
Napoli M.	part.	[illegible]
Roma Termini	arr.	[illegible]
	part.	[illegible]
Firenze	arr.	[illegible]
	part.	[illegible]
Bologna	arr.	[illegible]

Le norme di ammissione dei viaggiatori negli *elettrotreni* sono quelle stesse che regolano l'ammissione dei viaggiatori nei treni *rapidi:* i viaggiatori debbono, cioè, essere muniti di biglietti validi per i treni diretti e pagare inoltre un supplemento pari al 15 % del prezzo di un biglietto a tariffa ordinaria differenziale. Ne sono esenti i Senatori e Deputati, i possessori di biglietti gratuiti di 1ª classe (ad eccezione dei membri delle famiglie degli agenti ferroviari in attività di servizio o in quiescenza del grado VII ed inferiori) ed i possessori di biglietti gratuiti di 2ª classe serie AL, AT e BO o di biglietti di servizio serie AS e BS di 2ª classe, nonchè i possessori di biglietti turistici di libera circolazione che vengono rilasciati agli stranieri e agli Italiani residenti

all'estero. Il supplemento può essere pagato sia presso le biglietterie di stazione e le agenzie, sia in treno.

Con questo favorevole trattamento tariffario l'Amministrazione italiana ha voluto evidentemente favorire l'utilizzazione degli *elettrotreni*, non conferendo loro caratteristiche di treni di lusso.

Ma mentre sono stati istituiti i primi *elettrotreni*, con la promessa di vederne circolare fra non molto anche altri su altre linee, si è taciuto per ora degli *autotreni*, quantunque sia noto, per notizie comparse su giornali e riviste, che sono già stati fatti esperimenti in materia. Secondo queste notizie, l'*autotreno* articolato delle F.S., anch'esso a forma aerodinamica come gli elettrotreni, sarebbe [illegible] composto di tre vetture, con 36 posti di [illegible] nella vettura centrale e 42 complessivamente di [illegible] classe nell'ultima vettura La prima vettura sarebbe [illegible] mente riservata ai servizi, con scomparto di guida del motore, gruppo per la produzione dell'energia elettrica e dell'aria compressa, scomparto postale, [illegible] dispensa con frigorifero, gabinetto e ripostiglio [illegible] personale. L'autotreno, capace di raggiungere [illegible] di km. 162 all'ora, è azionato da due motori [illegible] Diesel di 12 cilindri. Tutta la carrozzeria [illegible] metallica. Come l'elettrotreno, l'autotreno [illegible] i finestrini chiusi e perciò è provvisto di un [illegible] automatico di condizionamento d'aria.

Att[illegible] fiduciosi anche questa innovazione.

Nuove agevolazioni per i viaggiatori che si recano alle fiere e ai mercati.

Riproduciamo qui appresso il testo del decreto interministeriale col quale si concedono nuove agevolazioni ai viaggiatori muniti di biglietti a riduzione (50 %) per fiere e mercati.

« Le spedizioni di pollame, conigli, agnellini ed altri « simili animali, presentate dai viaggiatori muniti di « biglietto di andata-ritorno per fiere e mercati, ovvero, « purchè si tratti sempre di spedizioni eseguite tra località per le quali ha luogo il rilascio dei detti biglietti « di andata-ritorno, da viaggiatori muniti di biglietto di « abbonamento, si tassano sul peso reale diminuito di « 10 kg.; le spedizioni fino a 10 kg. sono esenti da qualunque tassa di porto, ma soggette al pagamento di « un diritto fisso di L. 1. Non è ammessa la presentazione, da parte di uno stesso viaggiatore, di più di una « spedizione. Le spedizioni di animali in parola sono « escluse dall'inoltro con le automotrici e con i treni « leggeri ».

Apertura all'esercizio della linea Fidenza-Salsomaggiore e della stazione di Salsomaggiore.

Il 21 aprile scorso è stata inaugurata la linea Fidenza-Salsomaggiore e nel giorno successivo è stata aperta al servizio pubblico. Per i trasporti di viaggiatori e di bagagli sono state estese alla nuova linea le tariffe e condizioni in vigore sulle altre linee delle Ferrovie dello Stato, comprese quelle relative alle « concessioni speciali » e al « Regolamento dei trasporti militari ». Agli effetti del computo del prezzo dei biglietti di abbonamento ordinari la linea viene considerata di seconda categoria. I biglietti di abbonamento per l'intera rete, quelli speciali delle serie I, II, II bis, V, V bis, VI, XI, XIII, XVII e XXIV, quelli regionali comprendenti l'Emilia, i biglietti di libera circolazione valevoli per le zone I, II, III, nonchè i biglietti turistici di libera circolazione sono valevoli per la nuova linea senza aumento di prezzo. I biglietti di andata-ritorno stagionali

per stazioni termali vengono rilasciati, nel periodo dal 20 giugno al 20 settembre, direttamente fino a Salsomaggiore, mentre negli anni scorsi si rilasciavano fino a Fidenza.

Treni popolari.

Quando questo numero della Rivista apparirà, molti treni popolari come negli anni scorsi avranno già percorso le linee italiane. L'organizzazione quest'anno è stata particolarmente curata, traendo vantaggio dall'esperienza degli scorsi anni. Nuove semplificazioni ed agevolazioni sono state introdotte in questo servizio, sì da renderlo più agile per gli impiegati che debbono occuparsene e più gradito al pubblico. Non dubitiamo che l bilancio si chiuderà con un notevole aumento di viaggiatori dei treni popolari rispetto agli anni precedenti.

Casse di Risparmio postali.

Conchiusosi a Littoria il Congresso Nazionale delle Casse di Risparmio italiane con un'ampia relazione sul magnifico incremento conseguito dal risparmio nazionale nei primi 14 anni di regime fascista, giova dare anche uno sguardo ai risultati raggiunti nello stesso campo dai depositi presso le Casse postali. Istituite nel 1876 da Quintino Sella, Ministro delle Finanze del tempo, *queste piccole banche di Stato*, gestite oggi da circa 11.300 uffici postali disseminati nel Regno, hanno mostrato appieno i loro immensi vantaggi, sia come mezzo di elevazione morale ed economica delle classi meno agiate, sia come finalità di benessere nazionale, ottenutosi col razionale e provvido impiego dei capitali raccolti.

Non meno di sette miliardi di lire sono stati finora concessi a mutuo dalla Cassa Depositi e Prestiti, quale amministratrice dei proventi del risparmio postale, per finanziare opere pubbliche di grande interesse nazionale, quali bonifiche, acquedotti, costruzioni di strade, case economiche, edifici scolastici, ecc.

Ma, a prescindere dal grande progresso sociale ed economico raggiunto per l'indole specifica della benefica istituzione, giova rilevare anche il grandioso risultato finanziario di questo servizio bancario statale.

Valgano allo scopo le seguenti cifre relative al credito dei depositanti su libretti nominativi nel primo cinquantennio: lire 2.443.402,93 al 31 dicembre 1876, a fronte di lire 10.036.593.114,63 alla stessa data del 1925.

Il complessivo credito dei depositanti nel sessennio 1930-35 per depositi a risparmio nelle Casse postali (libretti nominativi e al portatore, depositi di beneficenza, depositi giudiziari e buoni postali fruttiferi) è dato poi da queste altre cifre: lire 13.032.367.000 pel 1930 e lire 19.963.718.000 pel 1935, con emissione, rispettivamente, di N. 7.562.222 e N. 10.979.710 libretti e buoni.

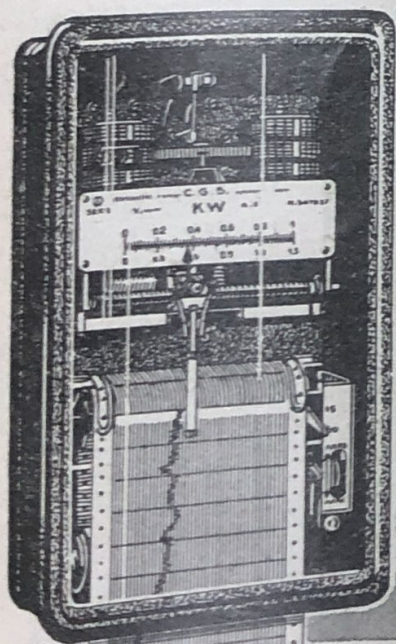
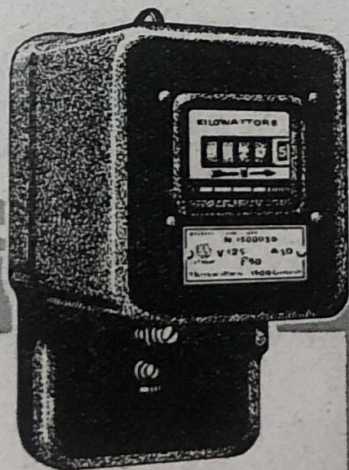
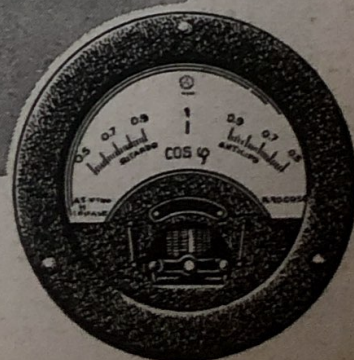
I dati esposti comprovano a colpo d'occhio l'incremento costante raggiunto da tale servizio, cui contribuisce il popolo italiano, educato alla virtù del risparmio e sostenuto da illimitata fiducia e sicurezza nello Stato, che ne protegge i depositi con speciali prerogative.

Tariffe dei telegrammi per le nostre Colonie.

In seguito alla nuova organizzazione politico-amministrativa, stabilita con R. Decreto-legge 1° giugno 1936-XIV, dei territori dell'ex Impero d'Etiopia dell'Eritrea e della Somalia italiana, che costituiscono

oggi un unico territorio denominato « Africa Orientale Italiana », è opportuno pubblicare *ex novo* i quadri-tariffe dei telegrammi diretti a tutte le Colonie italiane, aggiornati a tutto il 1° giugno u. s.

Paesi di destinazione e vie d'istradamento	Tassa per parola per telegrammi						Minimo di percezione per ogni telegramma	Servizi speciali facoltativi ammessi	Tassa fissa = XP =
	ordinari	di stampa	CDE	=lettera=	di Stato delle Autorità italiane				
					ordinari	CDE			
Libia (Tripolitania e Cirenaica) Via Siracusa-Tripoli. Lire	0,35	0,175	0,245	0,20	0,175	0,1225	Telegrammi ordinari, di stampa e CDE: 2,80 (urgenti: ordinari e CDE: 5,60, di stampa 2,80) — Lettere-telegrammi: 4 — — Telegrammi di Stato ordinari e CDE: 1,40	Per gli Uffici della Tripolitania: tutti — Per gli Uffici della Cirenaica: tutti meno l' = *Espresso* = e l' = XP =	4 —

Paesi di destinazione e vie d'istradamento	Tassa per parola per telegrammi						Minimo di percezione per ogni telegramma	Servizi speciali facoltativi ammessi	Tassa fissa = XP =
	ordinari	di stampa	CDE	ELT	di Stato delle Autorità italiane				
					ordinari	CDE			
Isole Italiane dell'Egeo Via Roma-Radio.... Lire	0,40	0,28	0,28	0,20	0,40	0,28	Tassa di 25 parole per le lettere telegrammi = ELT = Per tutte le altre categorie 3,20 (urgenti: ordinari e CDE 6,40, di stampa 3,20)	Tutti meno l' = Espresso = e l' = XP = per le isole di Caso, Calchi e Lisso	4 —

Paesi di destinazione e vie d'istradamento	Tasse per parola per telegrammi							Minimo di percezione per ogni telegramma	Servizi speciali facoltativi ammessi	Tasse fisse = XP =
	ordinari	di stampa	CDE	[illegible]	DLT	di Stato delle Autorità italiane				
						ordinari	CDE			
Africa Orientale Italiana								Tassa di 5 parole per i telegrammi CDE e di 25 parole per le lettere-telegrammi = DLT =	Tutti per gli Uffici dell'Eritrea — Per gli altri Uffici tutti meno l' = Espresso = e l' = XP =	
Via Roma-Radio .... Lire	2,20	1,10	1,52	1,10	0,735	1,45	0,87			4,—
Via Eastern .. Franchi-oro	1,10	0,55	0,66	0,55	—	0,725	0,435			2,—

AVVERTENZE. — Il ragguaglio in lire delle tasse espresse in franchi-oro si ottiene moltiplicando questi ultimi per il coefficiente del cambio in vigore.

Telegrammi di stampa: possono essere redatti in una delle seguenti lingue: italiana, francese e inglese. Per le isole italiane dell'Egeo sono ammesse anche le lingue greca e turca.

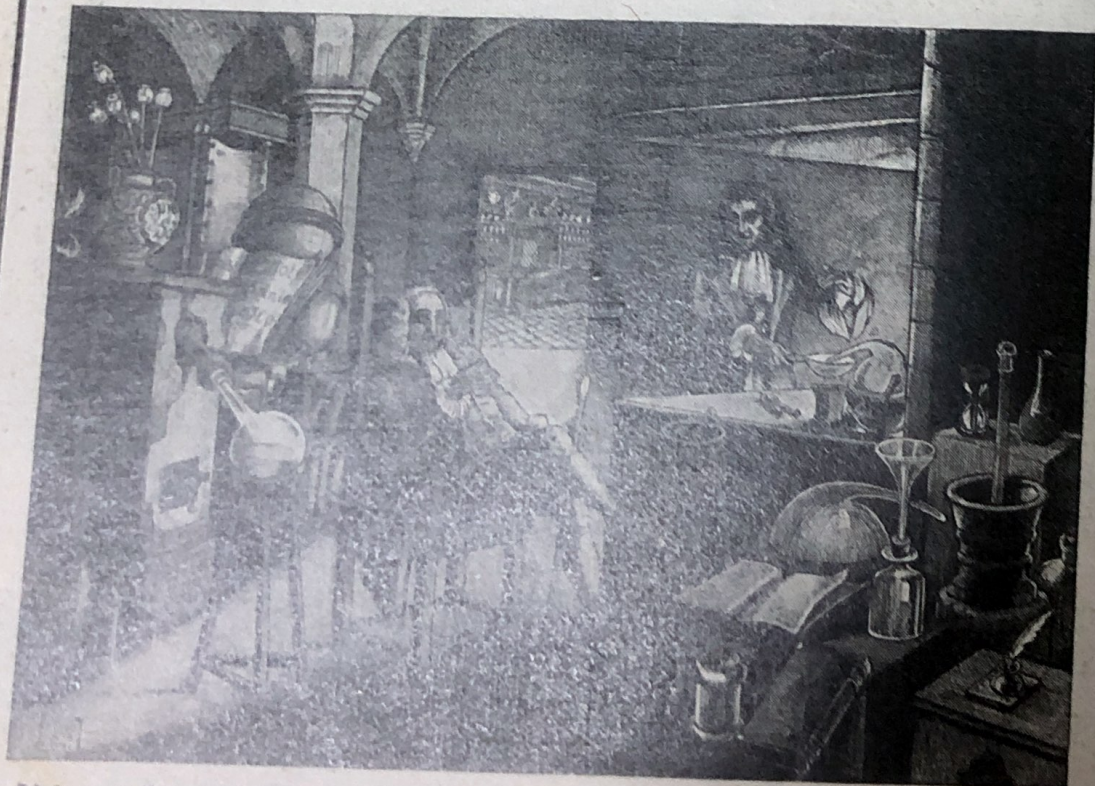
Lettere-telegrammi (= lettera =) con la Libia sono consentite solo nelle relazioni fra Apollonia Libia, Azizia, Barce, Bengasi, Castel Benito, Cirene, Derna, Garian, Homs, Misurata Città, Sabratha Vulpia, Sliten, Tripoli, Zavia, Zuara Città e Zuara Marina, da una parte, e le città italiane ammesse al servizio delle lettere-telegrammi notturne interne dall'altra. Le lettere-telegrammi = ELT = con le isole italiane dell'Egeo sono accettate solo dalle ore 17 alle 24 dagli uffici con orario permanente o a traffico notturno ridotto, e dalle ore 17 alla chiusura dagli altri uffici.

Servizi speciali facoltativi sono i seguenti: MP (mani proprie), Ouvert, D (urgente), FS (far proseguire), TM x (telegrammi multipli) e XP (espresso pagato).

Servizi postali nell'Africa Orientale Italiana.

Sono stati aperti al pubblico gli uffici P. T. di Addis (Governatorato di Addis Abeba) e Debarech (R. Governo dell'Asmara), abilitati a tutti i servizi postali ed a quello telegrafico interno ed internazionale, col limite massimo di L. 3000 per lo scambio dei vaglia. Il predetto limite è poi stabilito come appresso per i seguenti uffici del territorio dei Galla e Sidama: Javello L. 3000, Neghelli L. 1000 e Lekemti L. 3000. Quest'ultimo ufficio è abilitato anche al servizio dei Conti Correnti nel limite di L. 20.000 per operazione.

* * *

È limitata ad un solo pacco al giorno, di peso non superiore ai cinque chili, l'accettazione dei pacchi a destinazione di località del Governo Amara, ferma restando la totale sospensione di tale servizio per località dei Governi di Addis Abeba, Harar e Gimma. Nessuna limitazione per gli invii diretti in località dei Governi della Somalia e dei Galla Sidama, e nulla è innovato per quanto riguarda i pacchi militari.

Pacchi contenenti olio d'oliva diretti all'Estero.

Per agevolare le operazioni doganali ed evitare ritardi nell'inoltro all'estero dei pacchi postali contenenti olio d'oliva, si è disposto che, all'atto dell'impostazione, i mittenti versino all'ufficio postale l'importo del dazio di esportazione, stabilito in L. 1,50 per ogni kg. di peso lordo. Le somme a tale titolo riscosse vengono dagli uffici di accettazione convertite in vaglia di servizio da unirsi agli altri documenti che debbono accompagnare il pacco.

Coordinamento del traffico aereo-ferroviario.

Nello scorso aprile si è tenuta, presso la Camera di Commercio Internazionale a Parigi, una riunione fra i rappresentanti di quella organizzazione e i rappresentanti dell'Unione Internazionale delle Ferrovie, allo scopo di esaminare due lunghi rapporti, elaborati in seguito ad un'inchiesta, uno nel quale la questione del coordinamento del traffico aereo-ferroviario viene considerato dal punto di vista degli interessi della navigazione aerea (il relatore è italiano), ed altro nel quale tale coordinamento viene considerato dal punto di vista degli interessi ferroviari (relatore belga). Malgrado la gran differenza rilevata da paese a paese e, più ancora, tra l'Europa e l'America in tale materia, e quindi anche le diverse possibilità di sviluppo, la riunione ha potuto addivenire a delle conclusioni, dalle quali si deduce che in effetto tra i due mezzi di trasporto — l'aereo e il ferroviario — non esiste quella situazione di concorrenza che v'è tra l'automobile e la ferrovia: la riunione stessa ha perciò potuto suggerire alcune soluzioni atte, al momento, a meglio favorire il progresso del coordinamento.

Pacchi e campioni contenenti seme bachi.

Per tutta la durata della campagna serica in corso è ammessa, in via eccezionale, l'accettazione di campioni senza valore contenenti seme bachi fino al peso massimo di Kg. 3. Per tali invii resta ferma la tariffa normale di L. 0,35 per i primi 100 grammi e L. 0,15 per ogni 50 grammi successivi, avvertendo che le dimensioni non possono superare i cm. 50 × 25 × 15.

Rimane pure immutata in L. 0,60 la tassa di raccomandazione e, a deroga delle disposizioni vigenti, nessuna sopratassa è dovuta per il recapito a domicilio. Detti campioni possono pure essere gravati di assegno per una somma anche superiore alle L. 15, ed inviati per espresso con la sopratassa di L. 1,25.

Per la eventuale spedizione a mezzo pacchi, è consentito eccezionalmente che essi siano confezionati con scatole di robusto cartone, traforate per il passaggio dell'aria, ed ammagliate con spago resistente, i cui capi devono però essere fermati con suggelli di ceralacca o con piombi. Può essere omesso l'involucro di tela per quelli con valore dichiarato.

I pacchi anzidetti, se ne viene chiesto l'inoltro con mezzi celeri, hanno il trattamento dei pacchi urgenti e vengono assoggettati alla relativa tassa prescritta.

Nuovi uffici postali in A. O. I.

Sono stati attivati i nuovi Uffici secondari di Iavello e Neghelli (R. Governo dei Galla e Sidama) abilitati anche al servizio dei conti correnti nel limite massimo, rispettivamente, di L. 20.000 e L. 1000 per ogni operazione.

Il limite massimo delle assicurate, per ambedue gli uffici, è di L. 1000.

"Nulla di più triste del «consommé» inflitto da
Alberghi ai clienti desiderosi di saporosi risotti e
granti pastasciutte che fra l'altro invogliano a bere i
eccellenti vini italiani.

...letizia di Cibi e di Vini al **RISTORANTE TOURING**
dove si rinnova la più schietta tradizione dell'ospitalità italiana

RISTORANTE TOURING LE MIGLIORI SPECIALITÀ DELLA CUCINA REGIONALE
I CLASSICI PRODOTTI DEI VIGNETI ITALIANI
IN UN AMBIENTE NUOVISSIMO, DOTATO DEI PIÙ MODERNI IMPIANTI DELLA TECNICA GASTRONOMICA

RISTORANTE TOURING LA GRIGLIA E LO SPIEDO, COME NELLE ACCOGLIENTI TRATTORIE DEL BUON TEMPO ANTICO

SI COMPLETA COSÌ LA
GRANDIOSA ATTREZZATURA DELL' **ALBERGO TOURING**

MILANO — VIA I. U. TARCHETTI N. 2
TELEFONI: 65-653/4/5/6/7

225 Camere - 60 Bagni - Ufficio Postelegrafico - Bar
Autorimessa propria nell'Albergo - Parrucchiere

TRA I LIBRI

UGO CENI. – *Ricordi storici di Medole.* – Pag. 264. Ediz. Enzi Pinci, Roma: L. 15.

GIOVANNI VIGANONI. – *Mussolini e i Cesari.* – 3ª ediz. riveduta, con aggiunta di un capitolo sul nuovo Impero. Pag. 251. Tip. L. Memo, Milano 1937-XV: L. 10.

TOURING CLUB DE BELGIQUE. – *Annuaire du Touring Club de Belgique suivi de l'Annuaire du Touring Club du Congo Belge.* – Bruxelles 1937.

Ing. GUIDO PERI. – *Illuminazione moderna.* – Ed. U. Hoepli, Milano 1937-XV. Pag. 376: L. 40.

CARLO FETTARAPPA SANDRI. – *Il periplo dell'Africa dopo la vittoria.* – Pag. 245 con numerose illustraz. f. t. Casa Ed. Ceschina, Milano 1937-XV: L. 15.

SEZIONE AGRICOLA FORESTALE DEL COMITATO INTERSINDACALE PROVINCIALE DI PAVIA. – *La fecondazione artificiale degli animali domestici.* – Con illustraz. e 6 tabelle f. t. – Pavia 1937-XV.

KUNGL. AUTOMOBIL KLUBBENS. – *Handbok 1937.* Pag. 282. – Stoccolma.

Dott. G. PELLINI. – *Ortisei e la Val Gardena. Dolomiti.* – Pag. 124 con illustraz., 1 pianta e 1 carta. Ed. Ferrari Auer Soc. An., Bolzano 1937-XV: L. 5.

THE AUTOMOBILE ASSOCIATION. – *Handbook 1937-38.* – (Fanum House, New Coventry Street) London W 1.

Dott. Ing. AGATINO D'ARRIGO. – *Ricerche sulle caratteristiche del moto ondoso nel Mediterraneo e sulla teoria del Cornaglia.* – Estratto dagli *Annali dei Lavori Pubblici*, 1937. – Fasc. 3-4.

ISTITUTO CENTRALE DI STATISTICA. – *Commercio estero nell'anno 1935.* – Vol I: *Analisi per merci e per paesi.* – Tip. Ippolito Failli, Roma 1936-XV, pag. 1012: L. 40.

GINO FOGOLARI. – *R. Galleria Giorgio Franchetti alla Cà d'Oro di Venezia.* – Ministero dell'Educazione Nazionale. Direzione Generale delle Antichità e Belle Arti. Itinerari dei Musei e Monumenti d'Italia. Libreria dello Stato, Roma 1936-XV, pag. 61 ill.: L. 4,50.

GIUSEPPE LIVERANI. – *Il Museo delle ceramiche in Faenza.* – Ministero dell'Educazione Nazionale - Direzione Generale delle Antichità e Belle Arti - Itinerari dei Musei e Monumenti d'Italia. Libreria dello Stato, Roma 1936-XV, pag. 70 ill.: L. 4,50.

ELLA MAILLART. – *Oasis interdites, de Pékin au Cachemire.* – Bernard Grasset, Parigi 1937-XV, pag. 281 ill.: Franchi 18.

Prof. PIERO GRIBAUDI. – *Il nuovo Impero di Roma - L'Africa Orientale Italiana - Brevi notizie storiche, geografiche ed economiche.* – Società Ed. Internazionale, Torino 1937-XV, pag. 111 ill., cartine: L. 5.

J. STEINHAUSER. – *La fotopiccola per tutti.* – Volume illustrato di oltre cento pagine. Editr. Ikonta S. A., Milano, Corso Italia, 8: L. 9.

Anton Maria Lorgna. – Memorie pubblicate nel secondo centenario dalla nascita, a cura dell'Accademia di Agricoltura Scienze Lettere di Verona. Pag. 187 con illustrazioni. La Tipografica Veronese, Verona 1937-XV.

Ministero della Guerra – Comando del Corpo di Stato Maggiore - Ufficio Storico. – *Relazione Ufficiale Inglese sulla Grande Guerra: Le Operazioni militari in Egitto e Palestina. Dall'apertura delle ostilità con la Germania fino al giugno 1917.* – Vol. I: *Narrazione e allegati.* – Vol. I bis, *Carte e schizzi.* Compilati dal Ten. Gen. Sir Giorgio Macmunn e dal Capitano Cirillo Falls. Roma 1937-XV: L. 35.

Oesterreichisches Touring Club. – *Touringbuch 1937.* - Wien.

The Automobile Association. – *Foreign Touring Guide 1937-38.* - London W. 1.

ASSOCIAZIONE AL "TOURING CLUB ITALIANO"

Soci Annuali	L. 15,20	più L. 2 tassa di ammiss.	(Estero L. 25,[illegible]
Soci Quinquennali	L. 75,20		(Estero L. 125,[illegible]
Soci Vitalizi	L. 250,20		(Estero L. 400,[illegible]
Soci Vitalizi Fondatori della Sede	L. 350,20		(Estero L. 500,[illegible]

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

TOURING CLUB ITALIANO – CORSO ITALIA, 10 – MILANO

Statistica dei Soci al 31 Maggio 1937-XV.

Soci annuali che avevano pagato la quota al 31 maggio 1937		N. 184 0[illegible]
Nuovi Soci annuali iscritti per il 1937 alla stessa data		» 15 7[illegible]
Soci Vitalizi iscritti al 31 dicembre 1936	N. 245 734	
Nuovi Soci Vitalizi iscritti al 31 maggio 1937	» 2 988	
Soci Vitalizi in corso di pagamento rateale al 31 maggio 1937 .	» 12 569	
		» 261 291
		N. 461 06[illegible]
Presumibili rinnovi dei soci già iscritti nel 1936, che non pagarono ancora la quota del 1937 e presumibili nuove iscrizioni		» 9 500
Totale Soci		N. 470 569

Direttore: Sen. Carlo Bonardi

Direzione e Amministrazione: Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10

Redattore Capo Responsabile: Dott. Attilio Gerelli

Stampa: *Testo:* Società Grafica G. Modiano - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100
Notiziario e Pubblicità: Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7

BUON GUSTO
FRAGRANZA
ELEGANZA
SIGARETTA
MACEDONIA
EXTRA

B.P.D.
Universal
VICTORIA
S.4
S.4 le migliori
polveri e cartucce
da caccia e da tiro

Odol
ODOL
Odol
Odol

SOCIETÀ GRAFICA G. MODIANO - MILANO

PREZZO DEL FASCICOLO L. 2,50